

船舶事故調査報告書

平成25年2月21日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 横山 鐵男（部会長）
 委員 庄司 邦昭
 委員 根本 美奈

事故種類	転覆
発生日時	平成24年3月10日 07時52分ごろ
発生場所	明石海峡航路中央第2号灯浮標付近 兵庫県淡路市所在の江崎灯台から真方位035° 2,250m付近 （概位 北緯34° 37.4′ 東経135° 00.6′）
事故調査の経過	平成24年3月12日、本事故の調査を担当する主管調査官（神戸事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等 L×B×D、船質 機関、出力、進水等	A 漁船 第二 ^{かいせい} 海生丸、9.7トン HG2-5529（漁船登録番号）、個人所有 15.31m（Lr）×4.00m×1.40m、軽合金 ディーゼル機関、漁船法馬力数35、平成11年1月6日 B 漁船 第三 ^{かいせい} 海生丸、9.7トン HG2-5539（漁船登録番号）、個人所有 15.31m（Lr）×4.00m×1.40m、軽合金 ディーゼル機関、漁船法馬力数35、平成11年4月30日
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 48歳 一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 昭和57年10月15日 免許証交付日 平成19年6月14日 （平成24年6月28日まで有効） B 船長B 男性 25歳 一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成17年5月13日 免許証交付日 平成22年5月12日 （平成27年5月12日まで有効）
死傷者等	軽傷 1人（船長A）
損傷	A 航海計器及び機関濡損、漁網損傷 B なし
事故の経過	A船は、主網船として船長Aが1人で乗り組み、また、B船は、網船として船長Bが1人で乗り組み、運搬船（以下「C船」という。）と3隻の船団により、平成24年3月10日06時10分ごろ、明石

	<p>海峡航路東口付近の漁場に到着し、いかなご2そう引きによる機船船びき網漁を開始した。</p> <p>A船は、網の左側の引き索を、B船は、右側の引き索をそれぞれ引いて約70～80mの船間距離をとり、船長A及び船長Bは、手動操舵に就き、船首を南東方に向けて約2ノット(kn)の対水速力でえい網し、北西方に流れる潮流を受け、北西方に圧流されながら明石海峡航路に沿って操業を行った。</p> <p>A船は、07時38分ごろ明石海峡大橋を通過した際、船長Aは、このままの針路だと明石海峡航路中央第2号灯浮標(以下「2号灯浮標」という。)に接近するので、本船団の北側に浮流物が流れていたこと、及び前の船団が2号灯浮標の南側を通過していたことから、船首方向を淡路市岩屋港(南方)に向けて2号灯浮標の南側を通過することにし、その旨を船長Bに無線で連絡した。</p> <p>A船は、船首方向を南方に向けて航行中、07時49分ごろ2号灯浮標のアンカーチェーンに漁網が接触し、漁網は2号灯浮標の北側を、A船及びB船は南側をそれぞれ通過したのち、船長Aは、B船に横付けしようと考え、船首を北西に向けたところ、右舷後方に出ていた引き索によって横引きされる状態となり、07時52分ごろA船は右舷側に傾斜して転覆した。</p> <p>B船は、漁網がアンカーチェーンに接触後、B船の船首は西方を向いていたところ、船尾方に出ていた引き索に引かれる状況となったが、南方に向いた状態で停止した。</p> <p>船長Aは、操舵室から脱出しようとしたが、引き戸が開かず、A船が約180°回転し、完全に操舵室が海中に没したとき、引き戸が開いたので、操舵室の外に出てA船の船底には上がった。</p> <p>船長Aは、救助に駆け付けたC船に救助されたのち、警戒中であった巡視艇により明石市明石港まで運ばれ、病院に搬送されて低体温症と診断された。</p> <p>A船は、僚船により、岩屋港にえい航された。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 南東、風力 2、視界 良好 海象：海面 平穏、水温 約10℃、潮流 北西流約5kn</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長Aは、約27年間の明石海峡航路における操業経験があり、漁網を引く方向は船長Aが決め、無線で船長Bに指示していた。</p> <p>A船及びB船は、それぞれの船尾端から出した長さ約90mの引き網で長さ約80mの漁網(大引網、首網及び袋網)を引いていた。</p> <p>船長A及び船長Bは、救命胴衣を着用していなかった。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象の関与</p>	<p>A あり、B なし</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A あり、B あり</p>

<p>判明した事項の解析</p>	<p>A船は、明石海峡航路において、B船と共に2そう引きによりえい網しながら北西進中、船長Aが、2号灯浮標への接近を避けようとした際、2号灯浮標の南方を通過しようとして航行したことから、えい網中の網が2号灯浮標のアンカーチェーンと接触し、右舷後方に出ていた引き索に横引きされる状態となり、右舷側に傾斜して転覆したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、北西流に圧流されていることを知っていたが、A船の北方を流れる浮流物が気になったこと、及び先行する船団が2号灯浮標の南方を通過したことから、2号灯浮標の南方を通過したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、A船が、明石海峡航路において、B船と共に2そう引きによりえい網しながら北西進中、船長Aが、2号灯浮標への接近を避けようとした際、2号灯浮標の南方を通過しようとして航行したため、えい網中の網が2号灯浮標のアンカーチェーンと接触し、右舷後方に出ていた引き索に横引きされる状態となり、右舷側に傾斜して転覆したことにより発生したものと考えられる。</p>
<p>参考</p>	<p>今後の同種事故等の再発防止及び被害の軽減に役立つ事項として、次のことが考えられる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・潮流の影響を考慮した操船を行うこと ・救命胴衣を着用すること。