

船舶事故調査報告書

平成25年4月18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	衝突（漁具）
発生日時	平成24年6月25日（月） 04時38分ごろ
発生場所	兵庫県神戸市中央区神戸空港南南西方沖 神戸市所在の神戸和田岬防波堤灯台から真方位179°4海里（M）付近 （概位 北緯34°35.1′ 東経135°11.4′）
事故調査の経過	平成24年7月5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 旅客フェリー フェリーおおさか、9,479トン 131728、株式会社名門大洋フェリー（A社） 148.0m×25.0m×13.3m、鋼 ディーゼル機関2基 19,858kW（合計）、平成3年9月26日 B 漁船 第十進昭丸（網船）、9.7トン HG2-5135（漁船登録番号）、個人所有 14.98m×3.50m×1.44m、軽合金 ディーゼル機関、110kW（動力漁船登録票による）、平成1年11月24日 C 漁船 第十一進昭丸（網船）、9.7トン HG2-5136（漁船登録番号）、個人所有 14.98m×3.50m×1.44m、軽合金 ディーゼル機関、110kW（動力漁船登録票による）、平成1年11月24日 D 漁船 第十二進昭丸（運搬船）、9.7トン HG2-5267（漁船登録番号）、個人所有 17.74m×3.80m×1.79m、軽合金 ディーゼル機関、180PS（動力漁船登録票による）、平成4年5月16日
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 48歳 三級海技士（航海） 免許年月日 昭和61年3月20日

	<p>免状交付年月日 平成23年2月21日 免状有効期間満了日 平成28年3月19日 航海士A（三等航海士） 男性 36歳 三級海技士（航海） 免許年月日 平成11年12月17日 免状交付年月日 平成24年2月28日 免状有効期間満了日 平成26年12月16日</p> <p>B 船長B 男性 50歳 二級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成11年12月17日 免許証交付日 平成22年8月23日 （平成27年8月22日まで有効）</p> <p>C 船長C 男性 40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5年9月16日 免許証交付日 平成20年5月14日 （平成25年9月15日まで有効）</p> <p>D 船長D 男性 67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51年2月24日 免許証交付日 平成23年5月12日 （平成28年6月1日まで有効）</p>
死傷者等	なし
損傷	<p>A プロペラに絡索 B、C しらす網全損 D なし</p>
事故の経過	<p>A船は、船長Aほか21人が乗り組み、旅客165人を乗せ、トラック等123台を積載し、神戸空港南南西方沖において、船長A、航海士A及び甲板手Aが船橋当直を行い、針路約099°（真方位）速力約18ノット（kn）（対地速力、以下同じ。）で航行中、A船の右舷（南方）側の岸和田方面及び淡路島方面から多数の漁船が出航している状況であった。</p> <p>船長Aは、平成24年6月25日04時36分ごろ左舷船首約25°距離約0.8M及び右舷船首約30°距離約0.8MにA船の進路を横切ろうとする二そう船びき網漁船（以下「漁船列」という。）を視認した。</p> <p>船長Aは、右舷側の漁船列に方位変化は見られなかったが、B船とC船で構成された左舷側の漁船列（以下「B漁船列」という。）は、A船の船首側への方位変化が確認できた。</p> <p>船長Aは、B漁船列の速力が、二そう船びき網操業中の一般的な速</p>

	<p>力約1～2knより速かったことから、B漁船列は操業中ではなく漁場へ移動中であると判断し、B漁船列の船尾方は安全に避航でき、また、B漁船列を避航すれば、B漁船列の東方の海域は漁船等が輻輳^{ふくそう}していなかったことから、左舵10°を取り、B漁船列の船尾方を航行することとした。</p> <p>船長Aは、左転中の04時37分ごろ、B漁船列が減速したので、左舵20°速力約10knとしたが、B漁船列が停船したとき、B漁船列の後方にオレンジブイが取り付けられたしらす網が展張されていることに初めて気づき、急いで左舵35°機関後進としたが、04時38分ごろ、神戸空港南南西方沖において、しらす網に衝突した。</p> <p>B漁船列は、B船に船長Bが乗り組み、C船に船長Cほか2人が乗り組み、04時05分ごろ網を投入し、網の展張作業のため、C船からB船へ引き綱のワイヤの一端を渡して網の状況を見ながら、速力1～7knの範囲で変速しながら東南東進した。</p> <p>B漁船列の両船長は、04時36分ごろ、B漁船列の南方沖を東進中であったA船が、B漁船列に向けて左転して来たことに気づき、機関を停止し、A船の船首側又は船尾側に移動して避難するためにA船の動静を注視していたところ、A船とB漁船列のしらす網とが衝突した。</p> <p>D船は、船長Dが乗り組み、04時30分ごろB漁船列の西方約2M付近を東進中のA船を認めたことから、A船に対する注意喚起及び警戒のため、船首をA船に向け、黄色の全周灯を点灯して袋網付近で占位していた。</p> <p>船長Dは、04時35分ごろ、A船との距離が約0.5Mとなり、注意喚起のため、A船に対して探照灯を照射した。</p> <p>船長Dは、A船がB漁船列の方へ左転し、急接近して行ったので、すぐにB漁船列の所へ駆けつけた。</p> <p>(付図1 A船の航行経路図 参照)</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 北東、風力 3、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏</p>
<p>その他の事項</p>	<p>A船は、関門港新門司区と阪神港大阪第4区の間を約12時間10分で結ぶ旅客フェリーであった。</p> <p>船長A、航海士A及び甲板手Aは、いずれも二そう船びき網漁業の形態（船団の構成、操業開始時刻、ブイの存在等）について、知識を持っていた。</p> <p>船長A、航海士A及び甲板手Aは、網に衝突後、A船の船橋左舷付近にD船が現れるまで、D船について認識しておらず、D船の存在や探照灯の照射にも気付いていなかった。</p> <p>船長Aは、漁船群の避航等による入港の遅延については、こだわっていなかった。</p>

	<p>A船は、大阪南港に着岸後、ダイバーによる点検を行ったところ、右舷のプロペラ翼にロープ約25mを巻き込んでいた。</p> <p>B漁船列のしらす網は、B漁船列の船尾からしらす網末端までの全長が約170mであり、長さ約50mの袋網部分には、オレンジブイと赤と青の閃光灯が取り付けられていた。</p> <p>二そう船びき網漁の操業開始時刻は、B漁船列の所属する漁業協同組合の取り決めにより、04時00分となっていた。</p> <p>B船、C船及びD船は、黄色の全周灯を点灯していた。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象の関与 判明した事項の解析</p>	<p>A あり、B～D なし A～D なし A～D なし</p> <p>A船は、神戸空港南南西方沖を東進中、船長Aが、A船の左舷船首前方に視認したB漁船列が漁場へ移動中で船首方を横切る態勢であり、船尾方は安全であると思い、B漁船列の船尾側を航行しようとして左転したことから、B漁船列のしらす網と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、二そう船びき網漁業については理解していたが、B漁船列の速力が一般的な操業中の速力1～2knに比較して速かったことから、B漁船列が漁場へ移動中と思ったものと考えられる。</p> <p>B漁船列は、神戸空港南南西方沖において、しらす網を展張しながら東南東進中、A船がB漁船列に向けて変針して来たことから、B漁船列のしらす網とA船とが衝突したものと考えられる。</p> <p>B漁船列及びD船は、双方で補完し合って周囲の見張り及び警戒を実施していたが、しらす網の展張作業中であり、A船の針路変更に対応するのは困難であったものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、神戸空港南南西方沖において、A船が東進中、B漁船列がしらす網を展張しながら東南東進中、船長Aが、B漁船列が漁場へ移動中で船首方を横切る態勢であり、船尾方は安全であると思い、B漁船列の船尾方を航行しようとして左転したため、A船とB漁船列のしらす網とが衝突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>A社は、本事故の約2か月後、A船と同航路の他船で再び二そう船びき網漁船の漁網切断事故が発生したため、次の安全運航対策を策定し実施している。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 早期の避航動作及び必要に応じた機関使用の徹底を図る。 ・ 船長への躊躇ない確実な報告の徹底を図る。 ・ 当直者に対する当直心得の教育を実施する。 ・ BRM訓練等の社外研修の強化を図る。 ・ 船内安全衛生委員会及び各部安全教育ミーティングにおける安全管理規程の輪読義務付け、安全管理規程の遵守の徹底を図る。

- | | |
|--|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | <ul style="list-style-type: none">・安全統括管理者及び運航管理者の訪船指導時には、安全運航に関しての改善事項が確実に機能しているかどうかの確認と乗組員との意見交換を実施する。・運航ダイヤは、定刻運航が望ましいが、様々な要因により発生した運航の遅延を航海で取り戻すことは困難であり、安全面での問題もあるので、「安全運航あつての運航ダイヤであり、人為的に無理して遅れを取り戻す必要はない」という考え方を全乗組員に浸透させ、船長の精神的な負担軽減と安全面の強化につなげる。今後の同種事故等の再発防止に役立つ事項として、次のことが考えられる。<ul style="list-style-type: none">・高速であり、他物との距離が近い場合は、他物の確認が十分にできない可能性があるので、留意すること。・二そう船びき網漁船を避航する際は、網が後方に存在すると考え、同漁船の直近を航行しないこと。 |
|--|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

付図1 A船の航行経路図

