

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11月8日 09時50分ごろ
発生場所	兵庫県姫路市上島南方沖 上島灯台から真方位175° 3.1海里（M）付近 （概位 北緯34° 38.1′ 東経134° 43.2′）
事故調査の経過	平成24年12月18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 砂利運搬船 第三 ^{ひの} 出丸、395トン 135583、真栄海運株式会社 57.00m×11.00m×5.80m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成9年3月 B 漁船 長福丸 ^{ちようふく} 、4.9トン HG3-70005（漁船登録番号）、個人所有 11.90m（Lr）×3.06m×0.77m、FRP ディーゼル機関、110kW（動力漁船登録票による）、平成 10年9月7日 C 漁船 長福丸 ^{ちようふく} 、4.9トン HG3-35778（漁船登録番号）、個人所有 11.25m（Lr）×3.05m×0.77m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数35PS、昭和60年9月27日
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 42歳 四級海技士（航海） 免許年月日 平成13年11月14日 免状交付年月日 平成24年10月9日 免状有効期間満了日 平成28年11月13日 機関長A 男性 37歳 五級海技士（機関） 免許年月日 平成23年6月9日 免状交付年月日 平成23年6月9日 免状有効期間満了日 平成28年6月9日 B 船長B 男性 39歳

	<p>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6年9月16日 免許証交付日 平成21年8月3日 (平成26年9月15日まで有効)</p> <p>C 船長C 男性 29歳 一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士 免許登録日 平成15年9月12日 免許証交付日 平成20年8月12日 (平成25年9月11日まで有効)</p>
死傷者等	なし
損傷	<p>A なし B なし C なし B及びCの漁網が破損</p>
事故の経過	<p>A船は、船長A及び機関長Aほか2人が乗り組み、平成24年11月8日09時00分ごろ、兵庫県東播磨港を出港後、船長Aが出港操船に続いて船橋当直に就き、3Mレンジとしたレーダー及びGPSプロッターを使用し、約195°（真方位、以下同じ。）の針路及び約9.0ノット（kn）の速力で自動操舵により鳴門海峡に向けて航行した。</p> <p>船長Aは、09時15分ごろ機関長Aが昇橋したので、見張りの補助に就け、上島の東方を通過したのち、周囲に接近しそうな他船はいないものと思い、09時40分ごろ機関長Aを単独で船橋当直に就かせて降橋し、食堂で朝食をとった。</p> <p>機関長Aは、操舵室の前面中央に立って見張りを行っていたところ、左舷船首5°0.5M付近にB船及び右舷船首10°0.5M付近にC船を視認し、反航中の両船の間隔が広く見え、両船の船首が互いに外側を向いていたので、B船及びC船がそれぞれ単独で操業しているものと思い、両船の間を通過することにした。</p> <p>機関長Aは、B船及びC船の見張りを行いながら航行していたところ、09時49分ごろ、食事を終えて操舵室に戻って来た船長Aが、B船及びC船の船型を見て2そうびきの漁船であることに気付き、船首方300m付近に黄色の浮きを視認したので、直ちに機関を後進として右舵を取ったものの、09時50分ごろ、上島灯台から175°3.1M付近において、A船とB船及びC船が引いていた漁網とが衝突した。</p> <p>B船（主船）は、船長Bが1人で乗り組み、C船（従船）は、船長Cが1人で乗り組み、運搬船と3隻で船団を組んで2そうびき漁（しらす漁）の操業を行うため、04時30分ごろ、姫路市坊勢漁港（<small>ぼうせい</small>）を出港し、播磨灘に向かった。</p>

	<p>B船及びC船は、08時00分ごろから2回目のえい網を始め、B船が漁網の右側の引き索を、C船が漁網の左側の引き索をそれぞれ引き、両船の間隔を約130～140mとして約1.5knの速力でえい網した。</p> <p>B船及びC船は、えい網しながら北進中、船長B及び船長Cが、09時40分ごろ、船首方1M付近に反航中のA船を視認したので、自動操舵から手動操舵に切り換え、A船の動向を注意深く見守っていた。</p> <p>船長B及び船長Cは、A船がB船及びC船の間に向けて航行を続けたので、A船との衝突を避けようとしてB船及びC船を右転し、B船及びC船がA船と左舷を対して通過することができたものの、C船側の袖網とA船とが衝突した。</p> <p>A船、B船及びC船は、漁具の損傷状況を確認したのち、A船が徳島県鳴門市亀浦漁港に向かい、B船及びC船が坊勢漁港に帰港した。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 西、風力 3、視界 良好</p> <p>海象：潮汐 下げ潮末期</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長Aは、約20年間の内航船での乗船経験があり、約8年前からA船の船長職に就いており、本事故発生場所付近は何度も航行したことがあった。</p> <p>機関長Aは、約4年間の内航船での乗船経験があり、約3か月前からA船の機関長職に就いており、六級海技士（航海）以上の海技資格を有しておらず、また、甲板部航海当直部員の証印を受けていなかった。</p> <p>A船は、船橋当直を船長A及び一等航海士の2人で4時間交替の2直体制を採っており、船長Aが、4時間の当直時間のうち、機関長Aを2時間だけ昇橋させ、機関の状況や航海当直要領などを教えていた。</p> <p>A船は、砂約1,200tを積載し、出港時の喫水が、船首約3.80m及び船尾約5.00mであった。</p> <p>B船は、黒色鼓形形象物のほか2そうびき漁船の右舷側を引いていることを示す緑色の旗を、C船は、黒色鼓形形象物のほか漁網の左側を引いていることを示す赤色の旗をそれぞれ掲げ、両船共に0.5Mレンジとしたレーダー及びGPSプロッターを使用していた。</p> <p>B船及びC船の漁具は、引き索、袖網及び袋網とから成り、B船及びC船の後端から網尻までが約150～160mであり、袖網の上側には黄色の浮きを多数付け、袋網の袋尻にはピンク色の大型標識を付けており、本事故当時、しらす漁を操業中で漁網が海中の上層部にあったので、黄色の浮きの大部分と袋尻の大型標識が海面に浮いていた。</p> <p>船長B及び船長Cは、操舵室内で操船していたので、救命胴衣を着</p>

	用していなかった。
分析 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	A あり、B なし、C なし A なし、B なし、C なし A なし、B なし、C なし A船は、上島南方沖において南南西進中、船長Aが、接近しそうな他船はいないものと思ひ込み、六級海技士（航海）以上の海技資格を有していない機関長Aを単独で船橋当直に就かせ、また、単独で船橋当直中の機関長Aが、B船及びC船を視認した際、B船及びC船がそれぞれ単独で操業しているものと思ひ込み、両船の間に向けて航行したことから、両船が引いていた漁具と衝突したものと考えられる。 船長Aは、機関長Aを単独で船橋当直に就かせ、操舵室を離れたものと考えられる。 B船及びC船は、上島南方沖において2そうびきによりえい網しながら北進中、船長B及び船長Cが、A船がB船及びC船の間に向けて航行したことから、A船との衝突を避けようとして右転し、A船と左舷を対して通過することができたものの、漁具（C船側の袖網）とA船とが衝突したものと考えられる。 B船及びC船は、それぞれ漁ろう中であることを示す黒色鼓形形象物を掲げていたものと考えられる。
原因	本事故は、上島南方沖において、A船が南南西進中、B船及びC船が2そうびきによりえい網しながら北進中、船長Aが、接近しそうな他船はいないものと思ひ込み、六級海技士（航海）以上の海技資格を有していない機関長Aを単独で船橋当直に就かせ、また、機関長Aが、B船及びC船がそれぞれ単独で操業しているものと思ひ込み、両船の間に向けて航行したため、A船とB船及びC船の漁具とが衝突したことにより発生したものと考えられる。
参考	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。 <ul style="list-style-type: none"> ・ 六級海技士（航海）以上の海技資格を有していない者を単独で船橋当直に就かせないこと。 ・ 操業中の漁船を視認したときは、漁業の種類、漁具の標識などを確認し、できる限り漁船から離れて航行すること。 ・ 操業中は、救命胴衣を着用すること。