

船舶事故調査報告書

平成25年6月27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
発生日時	平成24年7月26日 04時19分ごろ
発生場所	兵庫県姫路市坊勢漁港長井地区の南東方沖 姫路市所在の坊勢港長井4号防波堤灯台から真方位158°490m付近 (概位 北緯34°39.3' 東経134°31.2')
事故調査の経過	平成24年7月30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 漁栄丸、11トン HG2-5210（漁船登録番号）、個人所有 14.99m (Lr) × 3.57m × 1.24m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数130、平成3年2月15日 B 漁船 隆盛丸、1.92トン HG3-34637（漁船登録番号）、個人所有 6.75m (Lr) × 1.94m × 0.67m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数新25、昭和55年9月12日
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 51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55年5月28日 免許証交付日 平成19年7月30日 (平成24年11月15日まで有効) B 船長B 男性 77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7月31日 免許証交付日 平成22年9月7日 (平成28年8月31日まで有効)
死傷者等	A なし B 死亡 1人（船長B）
損傷	A 船底部に擦過傷、プロペラ翼端に欠損 B 船尾部左舷側外板及び右舷船首部外板に破口、船外機が脱落、操縦台が大破、マストなどが損傷（沈没）

事故の経過

A船は、船長A及び甲板員1人が乗り組み、平成24年7月26日04時15分ごろ坊勢漁港西ノ浦地区を出航し、氷の積込みのため、同漁港長井地区に向かい、船長Aが、操舵室で椅子に腰を掛けて舵輪による手動操舵に当たり、甲板員が船首甲板で氷の積込みの準備作業を行い、マスト灯、両舷灯及び船尾灯を表示し、機関を回転数毎分約1,400～1,500として約15～16ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で航行した。

船長Aは、レーダーをスタンバイ状態とし、坊勢漁港西ノ浦地区の防波堤を通過したのち、先行していた漁船が右転したので、前方には他船がいなくなり、目視による見張りをを行いながら、坊勢島の東岸に沿って北進した。

船長Aは、坊勢島東端の岩場を約60～70m隔てて通過したのち、坊勢漁港長井地区の防波堤の入口に向けて北進中、04時19分ごろ、坊勢港長井4号防波堤灯台から真方位158°490m付近において、速力が約10knに低下したので、機関操縦ハンドルを中立として停止し、左舷後方を確認したところ、白色の浮きがつぶれているのが見えたものの、船体などを視認することができなかったことから、漁具の標識などに接触したものと思った。

甲板員は、船首甲板での作業を終え、同甲板上で箱に背中をもたれ掛けていたとき、「ピシャ」という音が聞こえて速力が低下した感じを受けたものの、他船と衝突したとは思わなかった。

船長Aは、B船と衝突したことに気付かず、機関操縦ハンドルを前進に入れたところ、船体に少しの振動があったものの、航行に支障がなかったので、再び坊勢漁港長井地区に向けて航行し、同地区に寄港して氷の積込みを行った。

A船は、04時25分ごろ坊勢漁港長井地区を出港して坊勢島南東方の漁場に向かい、船長Aが操船して姫路市矢ノ島及び黒島寄りを南南東進し、同市大^{おお}コ島南東方1海里付近の漁場において、坊勢漁港鷹ノ浦地区から出港した網船2隻と会合して2そうびきによるしらす漁の操業を行った。

A船は、姫路市姫路港でシラスを水揚げしたのち、坊勢漁港西ノ浦地区に帰港した。

B船は、船長Bが1人で乗り組み、02時30分ごろ坊勢漁港長井地区を出港し、僚船は、本事故発生時刻から20分ぐらい前、同地区南東方沖の漁場において、B船が作業灯を点灯し、磯^{いそ}端漁と称するかご漁を操業しているところを視認した。

船長Bの家族は、B船が14時00分ごろの帰港予定時刻になっても帰港しなかったため、所属漁業協同組合に連絡し、漁業関係者などがB船の捜索を行ったが、発見することができなかった。

海上保安庁は、18時02分ごろ警察署からB船が帰港していない

	<p>旨の通報を受け、巡視艇及び航空機を出動させ、地元漁船と共にB船の捜索を行った。</p> <p>B船は、27日07時56分ごろ、海上保安庁の潜水士により、坊勢漁港長井地区東方沖の水深約24mの海底に沈没していることが確認されたが、船長Bが行方不明となった。</p> <p>B船は、作業船により引き揚げられて坊勢漁港長井地区に運搬された。</p> <p>船長Bは、27日10時30分ごろ、捜索中の地元漁船により、黒島南方において漂流しているところを発見されたが、死亡が確認され、死因は、多発性左右肋骨骨折、左右大腿骨等骨折及び右腎臓破裂による失血死と検案された。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風 なし、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の初期</p> <p>日出時刻：05時07分</p>
<p>その他の事項</p>	<p>A船は、運搬船であり、網船2隻と共に船団を組んで2そうびきによるしらす漁を操業しており、出漁日（水曜日及び日曜日が休漁日）には、04時15分ごろ坊勢漁港西ノ浦地区を出航し、坊勢漁港長井地区で氷の積込みを行って漁場に向かい、坊勢漁港鷹ノ浦地区から出港する網船2隻と会合して操業を行っていた。</p> <p>船長Aは、約15年前から底びき網漁船に乗船していたが、約2年前にA船の船長となり、本事故発生場所付近を頻繁に航行していた。</p> <p>A船は、航行中に船首が浮上するので、船首方の見通しを確保するため、船首が最も浮上した状態で椅子に腰を掛けて見張りを行った場合でも、船首上端が水平線よりも下になるように椅子の高さを高くし、操舵室で立って見張りを行うよりも眼高が高くなるようにしていた。</p> <p>船長Aは、裸眼視力が両眼共に約1.5であり、7月25日20時00分ごろに就寝し、26日03時00分ごろ起床した。</p> <p>船長Aは、船体に少し振動があったので、漁場に到着後、船尾船底部のプロペラ点検口からプロペラ翼を確認したところ、プロペラ翼端が曲がっているのを確認した。</p> <p>甲板員は、一級小型船舶操縦士の免許を取得しており、平成24年4月からA船に乗り組んでいた。</p> <p>船長Aは、本事故直後、B船と衝突したとは思わなかったが、A船がB船の引き揚げられた付近を航行していたこと、A船及びB船の損傷状況などが分かるにつれ、衝突したかもしれないと思った。</p> <p>A船の状況は、次のとおりであった。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・船体は、白色で中央部に操舵室が設けられ、船首部にマストがあり、船首甲板下は魚倉となっていた。 ・操舵室には、前部中央にマグネットコンパスを組み込んだ自動操

舵装置付きの操舵装置及びGPSが設置されており、操舵装置の右側に魚群探知機及びGPSプロッターが、同装置の左側に機関操縦ハンドル及びレーダーがそれぞれ設置されていた。

- ・操舵室には、中央に背もたれ付きの椅子が設置された操縦席があり、前面に窓が3面あって中央が旋回窓となっていた。
- ・本事故後、上架したA船を確認したところ、船底部は、赤色であり、船首船底部から船底中央部に掛けて赤色の塗料が剥離した数条の擦過痕があった。
- ・本事故後、上架したA船を確認したところ、プロペラ翼は、3枚あっていずれも翼の先端部に擦過痕があり、1枚の翼の先端部が長さ約12cmにわたって欠損し、もう1枚の翼の先端部が曲損していた。

船長Bは、長年、漁業に従事しており、約25年前からB船に乗り組んでいた。

B船は、ふだん、定係地と漁場との往復時には、約12～13knの速力で航行しており、道綱に網を張ったプラスチック製のかごを約30m間隔で3個取り付け、両端のかごに白色の発泡スチロールの浮きを付けた漁具を使用していた。

船長Bは、1週間に1～2回坊勢島東方の漁場で磯端漁を操業してタコなどを漁獲しており、船首甲板で機関及び揚縄機を操作しながら、かごの投入及び揚収を行い、かごを投入するときには機関を後進としていたが、揚収するときには機関を中立としていた。

沈没したB船の引揚げ後の状況は、次のとおりであった。

- ・船体は、白色であり、操舵室がなく、船内外機が装備されていた。
- ・船体後部に風防が付いた操縦台があり、舵輪や機関操縦ハンドルが設置されていたが、操縦台が大破して破片が設置場所の船首側に散乱していた。
- ・船尾部左舷側の外板が船尾から船首方に破損しており、破損箇所の外側に赤色の塗料が付着していた。また、右舷船首部の外板が船内から船外に向けて破損していた。
- ・船外機が脱落していた。
- ・操縦台付近に設置されていたマストが船首方に倒壊していた。
- ・マストの頂部に赤色回転灯が、その下に白色全周灯及び両色灯がそれぞれ取り付けられており、また、操縦台の前に船首甲板の作業灯（裸電球）1個が取り付けられていた。
- ・白色全周灯、両色灯及びブレーカー経由の船首作業灯のスイッチは、いずれも切となっていた。
- ・青色のプラスチック製の容器に網を張ったかごが1個及び白色の発泡スチロールの浮きが3個あり、浮きには赤色の塗料が付着し

	<p>ていた。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・船首部には、左舷側に揚縄機が設置されており、揚縄機の付近に機関遠隔操縦装置が設置されていた。 ・機関操縦ハンドルは、後進に入っていた。 ・レーダー及びGPSプロッターはなかった。
<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 不明 A なし、B 不明 A なし、B 不明</p> <p>A船は、坊勢漁港長井地区の南東方沖を北進中、船長Aが、B船に気付かずに航行したことから、A船の船首部とB船の船尾部とが衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、坊勢漁港長井地区の南東方沖において、船首を北方に向けて磯端漁を操業中、A船と衝突したものと考えられるが、衝突した状況については、船長Bが本事故で死亡したため、明らかにすることはできなかった。</p> <p>B船は、A船がB船の船尾部と衝突してB船を乗り切った際、浸水して沈没した可能性があると考えられ、また、船長Bは、A船の船首部と衝突した可能性があると考えられる。</p> <p>船長Bは、多発性左右肋骨骨折、左右大腿骨等骨折及び右腎臓破裂による失血死によって死亡した。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、坊勢漁港長井地区の南東方沖において、A船が北進中、B船が磯端漁を操業中、両船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>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"> ・航海に慣れた海域であっても、目視による見張りを厳重に行うとともに、レーダーを使用して他船を見落とさないようにすること。 ・航行中に異常な状態が生じた場合は、原因を確認すること。