

船舶事故調査報告書

平成26年10月2日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 庄 司 邦 昭（部会長）
 委員 小須田 敏
 委員 根 本 美 奈

事故種類	衝突（漁具）
発生日時	平成26年1月13日 09時31分ごろ
発生場所	兵庫県姫路市松島南東方沖 松島灯台から真方位138° 10.0海里付近 （概位 北緯34° 28.2′ 東経134° 36.7′）
事故調査の経過	平成26年1月14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 貨物船 ^{おおくら} 大倉丸、199トン 135265、寺口汽船有限会社 56.24m×9.10m×5.87m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成10年4月11日 B 漁船 ^{りょうえい} 漁栄丸、4.96トン HG3-41566（漁船登録番号）、個人所有 11.40m（Lr）×2.65m×0.75m、FRP ディーゼル機関、48kW（動力漁船登録票による）、昭和53年6月18日
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 30歳 六級海技士（航海） 免許年月日 平成17年6月15日 免状交付年月日 平成21年7月28日 免状有効期間満了日 平成27年6月14日 機関長A 男性 55歳 四級海技士（航海） 免許年月日 平成11年7月30日 免状交付年月日 平成25年4月30日 免状有効期間満了日 平成30年7月30日 B 船長B 男性 61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2月21日 免許証交付日 平成24年8月13日 （平成29年11月15日まで有効）

死傷者等	なし
損傷	A 球状船首部に擦過傷 B ネットローラーに破損、主機及び航海機器等に濡損
事故の経過	<p>A船は、船長A及び機関長Aほか1人が乗り組み、鋼材約781tを積み、約068°（真方位、以下同じ。）の針路及び約9～10ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）として航行中、機関長Aが、船長Aと交替して船橋当直に就き、平成26年1月13日09時05分ごろ、視界が良好であり、レーダー機器の劣化を避けたいと思い、2台のレーダーをスタンバイとし、舵輪後方の船橋中央にある床面からの高さ約0.8mで背もたれ付きの椅子に腰を掛け、自動操舵として見張りをを行い、松島南東方沖の播磨灘推薦航路線に沿って航行を続けた。</p> <p>機関長Aは、明石海峡航路を東進していたところ、海上保安部の巡視艇から停船するように要請を受けた。</p> <p>機関長Aは、巡視艇から、付近の交通量が多いので、目的地の阪神港に直航するように指示を受け、14時15分ごろ着岸した。</p> <p>船長A及び機関長Aは、海上保安部の聴取を受けた後、球状船首部に擦過傷があること、及び漁具に付着した塗料の鑑定結果により、B船の漁具と衝突したことを知った。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、09時23分ごろ、周囲を見回した後、松島南東方沖を約4knの速力により、鋼製の引き索でえい網を行いながら、自動操舵によって北進を始めた。</p> <p>船長Bは、船尾甲板で船尾方を向いて立ち、漁獲物の選別作業に専念していたところ、左舷正横後20°100～200m付近にB船に向けて接近するA船を認め、衝突の危険を感じたので、すぐに主機操縦ハンドルを操作して増速するとともに、引き索を延ばし、A船がB船の船尾方約10mを通過すると同時の09時31分ごろ、松島南東方沖において、A船の船首部がB船の漁具に衝突した。</p> <p>船長Bは、すぐに機関を中立としたところ、B船が、約10～20秒間A船によって右舷方に引かれた後、左舷方に転覆し、間もなく、引き索が切断した。</p> <p>船長Bは、海に投げ出されたが、泳いでB船に戻り、転覆したB船の船底の上で救助を待っていたところ、約20分後、B船の異変に気付いて駆けつけた僚船に救助された。</p> <p>船長Bは、僚船が行った通報により、来援した巡視艇で姫路市坊勢漁港に移送され、また、B船は、僚船により、正立状態にされた後、坊勢漁港にえい航され、B船の漁具は、9日後に揚収された。</p> <p>（付図1 推定航行経路図 参照）</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 北、風力 2、視界 良好、気温 約4℃</p> <p>海象：潮汐 上げ潮の末期、波高 約1m、潮流 微弱な東流、海水</p>

	温度 約12℃
その他の事項	<p>機関長Aは、A船の船長として長年にわたって乗り組んだ経験があり、主として瀬戸内の航海を幾度となく行っていた。</p> <p>機関長Aは、椅子に腰を掛ければ、船橋前面の窓までの距離が約1.7mであり、幅約1.9mの船橋前面の窓の両側には、左右約30°方向に幅約0.17mの窓枠があるものの、死角（視界が制限される状態）が約2°であり、船首方の見通しは良好であった。</p> <p>本船には、船橋航海当直警報装置が設置されており、約4分間、船橋当直者に動きがない場合、警報が鳴るように設定されていた。</p> <p>機関長Aは、船橋当直中、左方へ横切る船1隻以外には、他船の存在及び動静についての記憶がなかった。</p> <p>B船は、鉄の塊で海底を掘り起こして袋網に漁獲物を捕るまんが漁と称する漁法で操業中であり、袋網に接続した長さ約340mの引き索を引いていたが、トロール漁に従事中であることを示す黒色鼓形形象物を表示していなかった。</p> <p>B船は、汽笛を装備していたが、本事故当時、故障中であった。</p> <p>船長Bは、救命胴衣を着用していなかった。</p>
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 あり A なし、B なし A なし、B なし <p>A船は、松島南東方沖を東北東進中、機関長AがB船に気付かずに航行したことから、A船船首部とB船の引き索とが衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、松島南東方沖をえい網して自動操舵で北進中、船長Bが、漁獲物の選別作業に意識を集中していたことから、左舷正横後に接近したA船に気付いて機関の操作等を行ったものの、B船の引き索とA船の船首部とが衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、松島南東方沖において、A船が東北東進中、B船がえい網して自動操舵で北進中、機関長AがB船に気付かずに航行し、また、船長Bが漁獲物の選別作業に意識を集中していたため、A船の船首部とB船の引き索とが衝突したことにより発生したものと考えられる。</p>
参考	<p>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。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・航海中は、あらゆる手段を使用して見張りを適切に行うこと。 ・操業中においても、常に見張りを適切に行うこと。 ・トロール漁に従事中は、黒色鼓形形象物を必ず表示すること。 ・装備されている汽笛は、常に使用が可能な状態にしておくこと。

付図1 推定航行経路図

