

# 船舶事故調査報告書

平成26年10月30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
発生日時	平成26年5月6日 15時40分ごろ
発生場所	兵庫県南あわじ市灘 <sup>なだ</sup> 漁港南方沖 南あわじ市所在の灘港西防波堤灯台から真方位063°660m付近 (概位 北緯34°12.0′ 東経134°48.2′)
事故調査の経過	平成26年5月7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 <sup>ひよし</sup> 日吉丸、9.1トン HG2-5533（漁船登録番号）、個人所有 14.95m (Lr) × 3.57m × 1.05m、FRP ディーゼル機関、540kW（動力漁船登録票による）、平成11年1月12日 B 漁船 <sup>えびす</sup> 恵比寿丸、0.7トン HG3-36632（漁船登録番号）、個人所有 6.25m (Lr) × 1.68m × 0.65m、FRP ガソリン機関、30kW（動力漁船登録票による）、昭和59年4月10日
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 37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14年11月1日 免許証交付日 平成24年9月24日 (平成29年10月31日まで有効) B 船長B 男性 52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3年7月3日 免許証交付日 平成23年6月22日 (平成28年7月2日まで有効)
死傷者等	なし
損傷	A 船底に擦過傷 B 右舷中央部から左舷船首部にわたる亀裂

<p>事故の経過</p>	<p>A船は、船長Aが1人で乗り組み、灘漁港南方沖を約22～23ノット（kn）の対地速力で灘漁港に向けて北東進中、船長Aが、右舷前方に進路を横切る漁船（以下「本件横切り船」という。）を認め、もう少し距離を離そうと思い、針路を僅かに右に取った後、本件横切り船が最近行った船体改造によって船体への波浪の影響が大きくなった旨の話を知人から聞いたことを思い出し、実際にどのような影響があるのか興味があったので、本件横切り船の航行状態に注目していた。</p> <p>船長Aは、本件横切り船がA船の船首方を通過して変針前の針路に戻した後も、左舷方に離れて行く本件横切り船の航行状態に注目し続けていたところ、平成26年5月6日15時40分ごろA船の船首とB船の右舷船首とが衝突した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、灘漁港南方沖において、船長Bが、約1knの対水速力で西方に後進しながら、船首甲板に積んでいた約250mの刺し網を投網していたところ、右舷後方から接近して来るA船に気付いたものの、A船が灘漁港に頻繁に入出港する船であることを知っていたので、しばらくすれば、減速して針路を変えるだろうと思っていた。</p> <p>船長Bは、A船が針路及び速力を変える気配がないため、B船を前後進させてA船の方位が変化しないか試したものの、A船の方位に大きな変化がなく、立ち上がって大きく手を振ってもA船が気付いた様子がなかったため、衝突は避けられないと思い、海に飛び込むこととした。</p> <p>船長Bは、早めに海に飛び込めば、A船が針路を変えたときにA船と接触するおそれがあるので、衝突の直前までA船の動向を確認し、クラッチを切って船尾方の海に飛び込んだ後、B船とA船とが衝突した。</p> <p>A船は、B船に乗り揚げて乗り切り、船長Aは、衝撃を感じて何かに当たったことに気付き、機関を停止させて周囲を見渡したところ、船体が分断したB船及び泳いでいる船長Bを見付け、B船との衝突が分かり、A船に向かって泳いでいた船長Bに近づいて救助した。</p> <p>船長Aは、分断したB船をえい航しようとしたものの、B船の網がA船のプロペラに絡まって航行できなくなったので、僚船に救助を要請した。</p> <p>B船は、来援した僚船にえい航されて灘漁港に戻り、船長Bを乗せたA船は、船長Aがプロペラに絡まった網を切断し、自力航行して灘漁港に入港した。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 北西、風力 2、視界 良好 海象：平穏</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長Aは、本事故発生場所が刺し網漁の漁場であることを知っており、ふだん、漁場に達する前に減速し、操業中の漁船及び刺し網のブ</p>

	<p>イを避けながら、灘漁港に入港していた。</p> <p>B船は、汽笛及び号鐘がなく、大きな音が出せる道具もなかった。</p>
<p><b>分析</b></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>判明した事項の解析</p>	<p>A あり、B あり</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A船は、灘漁港南方沖を北東進中、船長Aが、右舷前方の本件横切り船が最近行った船体改造によってどのような波の影響があるのか興味があったので、本件横切り船の航行状態に注目し、本件横切り船が通過した後も、左舷方に離れて行く本件横切り船に注目し続けていたことから、B船に気付かず、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、灘漁港南方沖で西方に後進しながら投網中、船長Bが、右舷後方から接近して来るA船に気付き、A船が灘漁港に頻繁に入出港する船であり、しばらくすれば、減速して針路を変えるだろうと思っていたところ、針路及び速力を変えずに接近を続けたので、B船を前後進させてA船の方位が変化しないか試したものの、A船の方位に変化が得られなかったことから、A船と衝突したものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、灘漁港南方沖において、A船が北東進中、B船が西方に後進しながら投網中、船長Aが、左舷方に離れて行く本件横切り船に注目し続けており、また、船長Bが、接近して来るA船に気付き、しばらくすれば、減速して針路を変えるだろうと思っていたところ、針路及び速力を変えずに接近を続けたので、B船を前後進させてA船の方位が変化しないか試したものの、A船の方位に変化が得られなかったため、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><b>参考</b></p>	<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"> <li>・見張りを適切に行うこと。</li> <li>・衝突のおそれがある場合には、相手船の避航のみに期待せず、自らも大幅な避航動作をとること。</li> </ul>