

## 船舶事故調査報告書

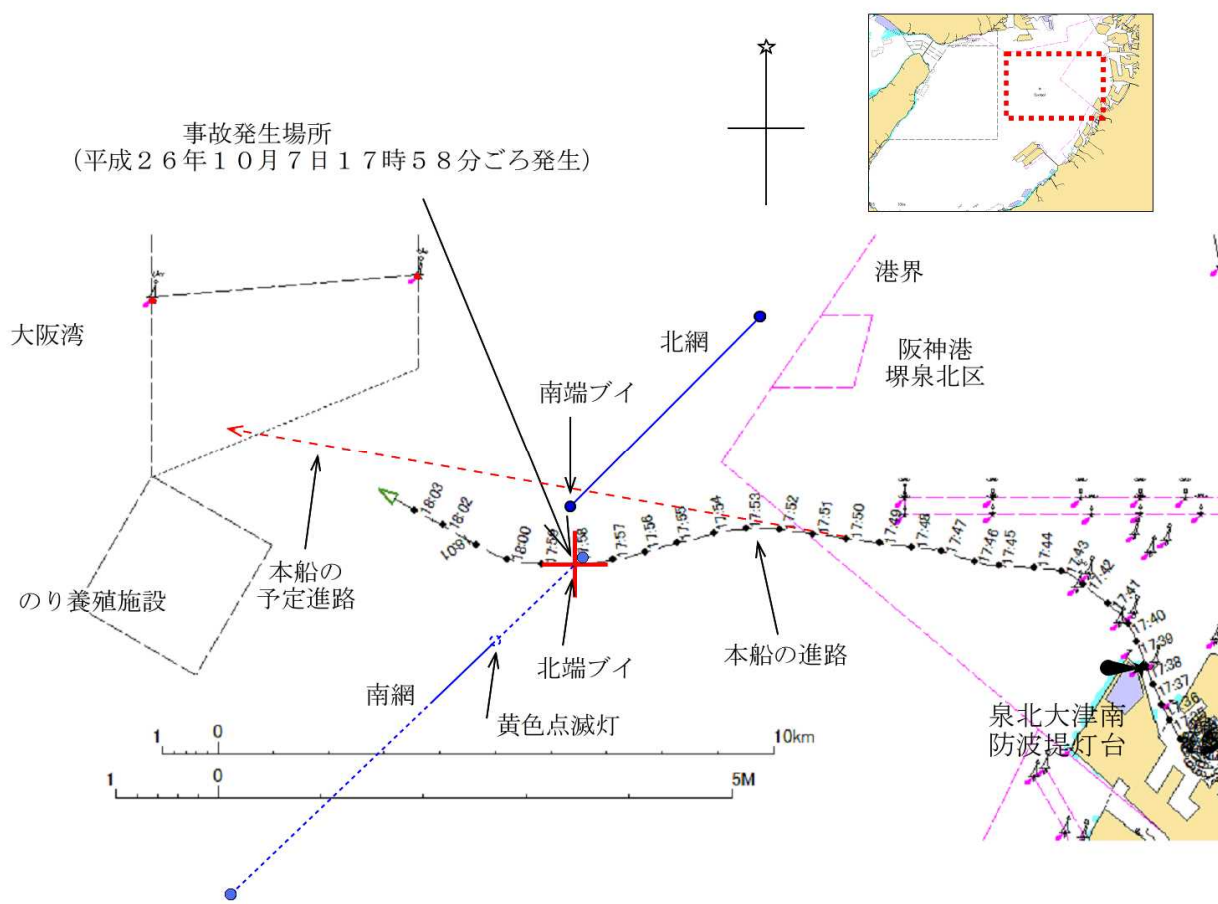
平成27年10月15日  
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決  
 委員 庄 司 邦 昭（部会長）  
 委員 小須田 敏  
 委員 根 本 美 奈

事故種類	漁網損傷
発生日時	平成26年10月7日 17時58分ごろ
発生場所	阪神港堺 <sup>さかいせんぼく</sup> 泉北区西方沖（大阪湾中央部） 泉北大津南防波堤灯台から真方位280° 6.2海里（M）付近 （概位 北緯34° 32.90′ 東経135° 15.38′）
事故調査の経過	平成26年11月20日、本事故の調査を担当する主管調査官（神戸事務所）を指名した。 なお、後日、1人の地方事故調査官を新たに指名した。 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	旅客フェリー つくし、13,353トン 135998、阪九フェリー株式会社 195.0m×26.4m×18.6m、鋼 ディーゼル機関2基、20,152kW（合計）、平成15年2月20日
乗組員等に関する情報	船長 男性 46歳 二級海技士（航海） 免許年月日 平成8年12月26日 免状交付年月日 平成23年12月22日 免状有効期間満了日 平成28年12月25日
死傷者等	なし
損傷	本船 なし 漁網 破損
事故の経過	本船は、船長ほか24人が乗り組み、平成26年10月7日17時40分ごろ、関門港新門司区に向け、阪神港堺泉北区泉大津フェリーターミナルを離岸した。 船長は、船橋前部中央に立って操船の指揮をとり、三等航海士を主機の操作に、甲板手を手動操舵にそれぞれつけ、船尾配置から戻った二等航海士を船橋前部左舷のレーダーで、もう1人の甲板手を目視によりそれぞれ見張りに当たらせ、阪神港の大津南航路を約15ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で、増速しながら西北西進した。 船長は、大阪湾運航サポート協議会が提供する情報（以下「本件情

	<p>報」という。)で、大津南航路西口から<sup>あかし</sup>明石海峡航路東口付近に向かう280°(真方位、以下同じ。)の予定針路線の北方及び南方にそれぞれ1連の流し網(以下「北網」及び「南網」という。)が投入されており、両流し網の各端に標識灯が設置されていることを知っていた。</p> <p>船長及び船橋当直の乗組員は、北網の南端を示す標識灯(以下「南端ブイ」という。)及び南網の北端を示す標識灯(以下「北端ブイ」という。)が見当たらなかったが、レーダー画面上で左舷前方に認められた漁船(以下「本件漁船」という。)の映像及びその付近の北端ブイと思われる映像を見て、南網が本件情報よりも南方に設置されているものと思った。</p> <p>船長は、右舷船首方に認めていた南下船の船首方を十分な距離をとって横切るとともに北端ブイと思われる映像からの距離を保って航行することとし、針路を255°に転じ、約20knの速力で航行した。</p> <p>船長は、南下船の船首方を横切って西南西進中、17時58分ごろ、停止していた本件漁船が、南網をサーチライトで照らしながら北方に向けて航行を始めたので、不安を感じたが、右舷船尾方に見えた灯火が本船の航跡から離れているように見えたので、無事に通過したものと思い、明石海峡航路東口に向けて右転し、西北西進した。</p> <p>本船運航会社の担当者は、18時32分ごろ、南網の所有者である本件漁船の船長から本船が南網を損傷させた旨の連絡を受けた。</p> <p>船長は、19時00分ごろ、本船運航会社の担当者から本船が南網の上を通過して損傷させた旨の連絡を受けた。</p> <p>(付図1 航行経路図、付表1 AIS記録(抜粋) 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：潮汐 高潮時、波高 約0.5～1.0m</p> <p>日没時刻 17時35分、日没方位 264°</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船は、乗客196人を乗せ、車輛235台を積み、喫水が船首約6.38m、船尾約6.48mであった。</p> <p>大阪湾運航サポート協議会は、大阪湾における効率的かつ安全な船舶運航を支援するために、流し網漁業に従事する漁業者の協力を得て、流し網の投入場所の情報提供を行っている。</p> <p>船長は、毎年9月から12月まで本事故海域で流し網漁が行われていることを承知しており、レーダー及び目視により流し網の位置を確認しながら流し網から最低約0.5Mの距離をとって付近を通過するようにしていた。</p> <p>船長は、状況によっては、流し網の両端を示す灯火及び旗ざお等が見えにくいことがあると感じていた。</p> <p>南網の所有者は、南網の情報を提供するとともに南網両端部のブイに立てた高さ約2mの旗ざおに紅色点滅灯1個を、また両端部間には</p>

	<p>約1,000m間隔で黄色点滅灯をそれぞれ設置していた。</p> <p>船長は、点滅灯の色を知っていたが、本事故時は常用薄明であり、北端ブイが見えにくく、北端ブイと思った灯火が南網の中間に位置する黄色点滅灯であった可能性があると思つた。</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・海象等の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>あり</p> <p>なし</p> <p>なし</p> <p>本船は、阪神港堺泉北区西方沖を西進中、船長が、レーダー画面上で認めた映像を北端ブイと思い、その北側を航行したことから、南網の上を通過することとなり、南網が損傷したものと考えられる。</p> <p>船長は、北端ブイを視認できなかった際、レーダー画面上で左舷前方に本件漁船及びブイの映像を認めたことから、そのブイが北端ブイであると思つたものと考えられる。</p> <p>船長は、常用薄明時であったことから、北端ブイを見落としした上に、南網の中間に設置されていた黄色点滅灯を北端ブイの紅色点滅灯と見間違え、南網の上を通過した可能性があると思つた。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、日没後の薄明時、本船が、阪神港堺泉北区西方沖を西進中、船長が、レーダー画面上で認めた映像を北端ブイと思い、その北側を航行したため、南網の上を通過することとなっ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>・ 流し網付近を通過する場合、両端部に取り付けられたブイ及び灯火の視認に努めること。</li> <li>・ 太陽光の海面反射により、漁網のブイ等が見えにくくなることに留意すること。</li> <li>・ 本件情報により流し網が投入されている旨の情報を得た場合、流し網等の位置は、漁業者が最初に流し網を入れた場所及び入れ終えた場所に関する情報であることに留意すること。</li> </ul>

### 付図1 航行経路図



付表1 AIS記録 (抜粋)

時刻 (時:分:秒)	北緯 (° -' -")	東経 (° -' -")	船首方位 (°)	対地針路 (°)	対地速力 (kn)
17:28:58	34-31-03.2	135-23-45.4	239	204	0.0
17:29:09	34-31-03.3	135-23-45.5	239	053	0.0
17:29:58	34-31-03.4	135-23-45.2	236	187	0.6
17:30:58	34-31-01.3	135-23-43.0	238	228	3.2
17:34:58	34-31-14.9	135-23-13.9	335	333	11.2
17:40:04	34-32-14.7	135-22-42.5	329	328	15.2
17:44:57	34-32-48.2	135-21-17.3	275	274	17.9
17:49:57	34-33-04.1	135-19-26.2	279	277	19.6
17:55:03	34-33-02.0	135-17-23.4	255	254	20.3
17:56:03	34-32-56.5	135-17-01.2	255	255	20.5
17:57:01	34-32-51.8	135-16-37.9	264	262	20.5
17:58:03	34-32-49.4	135-16-12.3	265	264	20.6
17:59:03	34-32-49.6	135-15-47.6	276	274	20.4
18:00:04	34-32-52.3	135-15-22.6	289	286	20.4
18:00:57	34-33-01.3	135-15-00.5	301	297	20.2
18:01:58	34-33-11.0	135-14-39.7	301	299	20.4
18:03:03	34-33-20.8	135-14-17.7	301	300	20.5

※ 船位は、船橋上方に設置されたGPSアンテナの位置を示す。