

船舶事故等調査報告書

平成27年4月23日  
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故等番号	2014神第144号
事故等種類	漁網損傷
発生日時	平成26年8月21日 20時00分ごろ
発生場所	阪神港大阪第1区舞洲南東方沖 大阪北港口防波堤灯台から真方位321°470m付近 (概位 北緯34°39.30′ 東経135°24.66′)
事故等調査の経過	平成26年11月21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。 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	A 引船 栄福丸、19トン 260-45621大阪、個人所有 B はしけ SK806、477トン 003231、協栄海運株式会社
乗組員等に関する情報	A 船長A、一級小型船舶操縦士 B 乗組員B
死傷者等	なし
損傷	A なし B なし 漁網 破損
事故等の経過	A船は、船長Aほか1人が乗り組み、乗組員Bが乗ったB船を長さ約30mのえい航索でえい航する引船列（以下「A船引船列」という。）とし、船長Aが、左舷船首方に数隻の漁船及び漁網に設置された灯火を認めたので、灯火に接近しないよう注意を向け、舞洲東方沖を南進していた。 船長Aは、船首方間近に灯火を認めたので、右舵を取って航行したところ、平成26年8月21日20時00分ごろ、漁船からB船の錨に漁網が絡まったことを知らされた。 船長Aは、直ちに機関を停止し、漁網の取り外し作業を行った。
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 西北西、風力 1、視界 良好 海象：潮汐 下げ潮の初期 日没時刻：18時39分ごろ
その他の事項	A船は、喫水が船首約1.2m、船尾約1.8mであった。 B船は、空船で、喫水が船首約1.0m、船尾約1.4mであり、船首部の錨の先端を海面下約1.8mまで入れていた。 船長Aは、本事故海域付近において、刺し網が入れられているのを見掛けたことはほとんどなかった。

	<p>漁網所有者は、魚影の状況によって適宜漁場を決めていた。</p> <p>漁網は、長さ約200mの刺し網で、日没時刻ごろから日出時刻ごろまで設置されており、両端部に紅灯及び緑灯が取り付けられていた。</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>A船引船列は、阪神港舞洲南東方沖を南進中、左舷船首方に認めた灯火に注意を向けていたことから、船首方の漁網の灯火に気付かず、船首方間近に灯火を認めて右舵を取ったものの、B船の錨に漁網が絡み、漁網が損傷したものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、夜間、A船引船列が、阪神港舞洲南東方沖を南進中、左舷船首方に認めた灯火に注意を向けていたため、船首方の漁網の灯火に気付かず、船首方間近に灯火を認めて右舵を取ったものの、B船の錨に漁網が絡んだ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>・ 港内では船舶交通の妨げとなるおそれがあるので、できる限り、漁ろうを控えることが望ましい。</li> <li>・ 見張りを適切に行い、前路の障害物等の確認を十分に行うこと。</li> <li>・ 漁具が設置された海域では、はしけの錨を降ろした状態でえい航しないこと。</li> </ul>