

船舶事故等調査報告書

平成27年7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95号
事故等種類	衝突（漁具）
発生日時	平成26年7月14日 05時45分ごろ
発生場所	兵庫県神戸市神戸空港南方沖 神戸空港東進入灯施設灯から真方位221°2,100m付近 （概位 北緯34°37.19′ 東経135°13.62′）
事故等調査の経過	平成26年8月12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 第二十一 <sup>ふくじゅ</sup> 福寿丸、99トン 136002、福寿船舶株式会社 B 漁船 <sup>ほうかい</sup> 宝海丸、9.99トン HG2-3798（漁船登録番号）、個人所有 C 漁船 <sup>ほうかい</sup> 宝海丸、9.13トン HG2-3637（漁船登録番号）、個人所有
乗組員等に関する情報	A 船長A、四級海技士（航海）（履歴限定） 機関長A、五級海技士（機関） B 船長B、一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 C 船長C、一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定
死傷者等	なし
損傷	A プロペラ欠損等 B及びC 漁網が破損
事故等の経過	A船は、船長A及び機関長Aが乗り組み、船長Aが船橋当直につき、3海里（M）レンジとしたレーダーを使用し、約9.5ノット（kn）の速力で自動操舵により神戸空港南東方沖を西進した。 船長Aは、船首方約2Mに、左舷方から右舷方へ横切るえい網中のB船及びC船、並びに両船の漁網を認めたものの、腹痛を感じ、トイレに行くために機関長Aを船橋に呼び、大きく旋回して漁船を避けるよう指示して降橋した。 機関長Aは、船首方に多数の漁船を見ながら、同じ針路で航行中、至近に浮子が見えたので、機関回転数を下げて左舵を取ったものの、平成26年7月14日05時45分ごろ、神戸空港南方沖において、A船とB船及びC船が2隻で引いていた漁網とが衝突した。 B船は、船長Bが1人で乗り組み、また、C船は、船長Cが1人で乗り組み、しらす2そうびき網漁の操業のため、神戸空港南方沖を約1.5knの速力でえい網しながら北進中、船長Cが衝突直前にA船を

	<p>認めたものの、何もすることができず、B船及びC船が2隻で引いていた漁網とA船とが衝突した。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 西南西、風力 2、視界 良好 海象：波高 約0.5m、潮汐 上げ潮の中央期</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長Aは、機関長Aが、六級海技士（航海）以上の免許を有しておらず、単独で船橋当直に入れないことを知っていたが、トイレに行く5～10分の短い間であれば大丈夫だと思っていた。</p> <p>機関長Aは、操舵の経験はあったものの、操船には慣れておらず、船長Aの指示をよく理解していなかった。</p> <p>船長B及び船長Cは、操業中のB船及びC船を他船が避けてくれるものと思っていた。</p> <p>B船及びC船は、共に黒色鼓形形象物を掲げたほか2そうびき漁船の右舷側を引いていることを示す緑色の旗をB船が、左舷側を引いていることを示す赤色の旗をC船が、それぞれ掲げていた。</p>
<p><b>分析</b></p> <p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析</p>	<p>A あり、B あり、C あり A なし、B なし、C なし A なし、B なし、C なし</p> <p>A船は、神戸空港南方沖を西進中、単独で操船に当たっていた機関長Aが、B船及びC船が2隻で引いていた漁具に接近するまで同じ針路で航行したことから、回避が遅れ、同漁具と衝突したものと考えられる。</p> <p>機関長Aは、船長Aから、漁船及び漁網を大きく避けるよう指示されたものの、その指示を理解せず、同じ針路で航行した可能性があると考えられる。</p> <p>船長Aは、短時間なら大丈夫と思い、六級海技士（航海）以上の海技資格を有していない機関長Aを単独で操船に当たさせたものと考えられる。</p> <p>B船及びC船は、神戸空港南方沖を2そうびきによりえい網しながら北進中、船長B及び船長Cが、操業中のB船及びC船を他船が避けてくれるものと思い、見張りを適切に行っていなかったことから、衝突直前までA船に気付かず、B船及びC船が2隻で引いていた漁具とA船とが衝突したものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、神戸空港南方沖において、A船が西進中、B船及びC船が2そうびきによりえい網しながら北進中、機関長Aが、B船及びC船が引いていた漁具に接近するまで同じ針路で航行したため、回避が遅れ、また、船長B及び船長Cが、見張りを適切に行っていなかったため、衝突直前までA船に気付かず、A船とB船及びC船が引いていた漁具と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</p>

られる。

- ・ 六級海技士（航海）以上の海技資格を有していない者を単独で船橋当直につかせないこと。
- ・ 当直を交替する者がいない場合には、周囲の安全を確認した上で、停船すること。
- ・ 操業中の漁船を視認したときは、漁業の種類、漁具の標識などを確認し、できる限り漁船から離れて航行すること。
- ・ 操業中であっても、常時、適切な見張りを行うこと。