

船舶事故調査報告書

平成28年7月28日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	衝突
発生日時	平成28年3月8日 09時30分ごろ
発生場所	大阪湾北部 神戸灯台から真方位220° 4.9海里付近 (概位 北緯34° 35.1′ 東経135° 06.3′)
事故の概要	貨物船ニュー蛭子 ^{えびす} は、東進中、また、漁船住吉丸 ^{すみやし} は、2そう引きで南東方に向けてえい網中、両船が衝突した。 住吉丸は、船長が負傷し、左舷船尾部に破損を生じ、また、ニュー蛭子は、船首部外板の擦過傷等を生じた。
事故調査の経過	平成28年3月9日、調査を担当する主管調査官（神戸事務所）を指名 原因関係者から意見聴取実施済み
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等	A 貨物船 ニュー蛭子、199トン 132746、有限会社蛭子丸産業 B 漁船 住吉丸、9.7トン HG2-5463（漁船登録番号）、個人所有
乗組員等に関する情報	A 船長A、五級（航海） B 船長B、一級小型
負傷者	A なし B 軽傷 1人（船長B）
損傷	A 船首部外板及び錨に擦過傷 B 左舷船尾部に破損
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 北、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の中央期
事故の経過	A船は、船長Aが、レーダーを起動し、操舵室で手動操舵として見張りに当たり、明石海峡航路東方灯浮標を通過して針路を東に向けた。 船長Aは、船首方に多数のいかなご漁船を認め、左舷方に航行可能な水域があると思い、北に針路を変えたところ、しばらくして船首方のB船が右転していることに気付いたものの、A船の船首部とB船の左舷船尾部とが衝突した。 船長Aは、運搬船がA船に接近していることは知っていたが、A船が潮に流されると思い機関を停止しなかった。 船長Aは、いかなご漁船の操業情報を入手していなかった。 B船は、2そう引きの左舷側の網船として赤色の旗を掲揚し、黒色の鼓形形象物を表示し、船長Bが、操舵室で立って操舵に当たり、南

	<p>東方向に約1ノットの対地速力でえい網中、右舷方を東進するA船が北に針路を変えて網の中央に向かって進行してきたので、右一杯に舵を取ったが、南西に向首したとき、左舷船尾部とA船の船首部とが衝突した。</p> <p>当該海域のいかなご漁船は、網船2隻と運搬船の合計3隻で操業し、えい網中の網には目印の浮きを付けて操業していた。</p>
分析	<p>A船は、東進中、船長Aが、船首方に多数のいかなご漁船を認めたものの、見張りを適切に行っていなかったことから、B船に気付かなかったものと考えられる。</p> <p>B船は、2そう引き漁船の左舷側の網船とし、南東方向にえい網中、船長Bが、右舷方を東進するA船が北に針路を変え、網の中央に向かって進行してきたので、右一杯に舵を取ったものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、A船の船長Aが、見張りを適切に行わなかったため、B船に気付かず、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>
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"> ・ 2そう引き漁船による操業海域を航行する場合、操業方法などの操業情報を事前に入手することが望ましい。 ・ 常時適切な見張りを行うこと。