

## 船舶事故調査報告書

平成29年3月9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28年5月27日 06時15分ごろ
発生場所	下関南東水道第3号灯浮標付近（周防灘） 新門司防波堤灯台から真方位075° 5.6海里（M）付近 （概位 北緯33° 53.8′ 東経131° 07.1′）
事故の概要	旅客フェリーつくしは、西進中、また、漁船 <sup>りつぎ</sup> 律紀丸は、漂泊中、つくしが律紀丸の漁具を乗り切った。 律紀丸の漁具は、身網及び <sup>あば</sup> 浮子に破損を生じた。
事故調査の経過	平成28年6月9日、本事故の調査を担当する主管調査官（門司事務所）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。
<b>事実情報</b> 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 旅客フェリー つくし、13,353トン 135998、阪九フェリー株式会社 195.00m×26.40m×18.60m、鋼 ディーゼル機関2基、20,152kW（合計）、平成15年2月20日 B 漁船 律紀丸、4.9トン YG3-59036（漁船登録番号）、個人所有 12.58m（Lr）×2.48m×0.86m、FRP ディーゼル機関、356.72kW、平成10年7月18日 第292-43282号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 41歳 一級海技士（航海） 免許年月日 平成22年8月19日 免状交付年月日 平成26年12月12日 免状有効期間満了日 平成31年12月11日 B 船長B 男性 44歳 二級小型船舶操縦士 免許登録日 平成15年8月11日 免許証交付日 平成28年5月10日 （平成33年5月12日まで有効）
死傷者等	なし

<p>損傷</p>	<p>A なし B 漁具の身網及び浮子に破損</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 北北西、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏 日出時刻：05時11分ごろ</p>
<p>事故の経過</p>	<p>A船は、船長Aほか25人が乗り組み、旅客230人を乗せ、車両214台を積載し、船首約6.38m、船尾約6.68mの喫水で、平成28年5月26日18時30分ごろ関門港新門司区に向けて阪神港神戸区を出港した。</p> <p>船長Aは、27日06時00分ごろ下関南東水道第4号灯浮標（以下灯浮標については、「下関南東水道」を省略する。）の北方沖を通過したところで昇橋し、第3号灯浮標をほぼ正船首に見て北西進中、左舷船首方に漂泊するB船を認めた。</p> <p>船長Aは、左舷船首方に下関南東水道の推薦航路に沿って南東進する3隻の反航船を認め、3隻の反航船がA船の左舷側を通過するのを待って左転すると入港が遅れるので、新門司区入口の灯浮標に向けて早めに左転することとした。</p> <p>船長Aは、機関用意を指示し、三等航海士を機関テレグラフの操作に、甲板手を操舵にそれぞれつけて操船指揮に当たり、漂泊するB船の北方約0.5Mを通過することとして左転し、真方位約270°の針路及び約15ノットの対地速力で続航した。</p> <p>船長Aは、西進を開始して間もなく、右舷船首方に旗ざおを視認し、前路に約15m間隔で連なる白色の浮子が付いたB船の漁具を認めたものの、右方から南東進する3隻の反航船が接近していたので右転することができず、また、左舷方にはB船がいて左転できなかったため、同じ針路及び速力で、同漁具を乗り切ることとした。</p> <p>船長Aは、06時15分ごろA船がB船の漁具を乗り切ったことを認め、一旦、関門港新門司区に入港した後にB船の漁具の損傷状況を確認することとした。</p> <p>船長Aは、入港後、海上保安庁から本事故発生の連絡を受けた。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、05時00分ごろさわら流し網漁の目的で山口県宇部市宇部岬漁港を出港し、05時20分ごろ第3号灯浮標付近の漁場に到着した後、船首から長さ約1,300mの網を北西方に流して統一の漁具標識を表示し、機関を中立運転として流し網漁による操業を開始した。</p> <p>船長Bは、しばらくして、第4号灯浮標北方沖を北西進するA船を認めた後、A船が左転して流していた漁具に向かって来たことに気付き、漁具の旗ざおを振ってA船に注意を促したものの、A船の漁具への接近を止められず、A船が漁具の北西端から約100mの部分を乗り切ったことを知った。</p>

	<p>船長Bは、所属する漁業協同組合を通じて、海上保安庁に本事故の発生を通報した。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長Aは、ふだん、本事故発生時刻とほぼ同じ時間に関門港新門司区に入港しており、下関南東水道の推薦航路付近で視認した漁船のほとんどが、かご網による操業を行っていたので、B船も、かご網漁を行っており、B船から約0.5Mの距離を隔てて通過すれば、支障ないものと思っていた。</p> <p>下関南東水道がある周防灘では、さわら流し網漁が毎年5月から6月にかけて最盛期となり、同流し網の北(西)端に赤旗(赤灯)、南(東)端に緑旗(緑灯)の旗ざおを取り付ける統一の漁具標識が採用されていた。</p> <p>船長Aは、さわら流し網漁の統一の漁具標識を知っていた。</p> <p>下関南東水道の推薦航路付近では、いかかご網漁が毎年3月25日から5月31日にかけて、あなごかご網漁が周年で行われていたものの、いずれの漁もさわら流し網漁のように統一の漁具標識がなく、操業者各自が目印として旗ざおやブイ等で、漁具の両端を示していた。</p> <p>B船は、マストに紅色及び黄色の回転灯を点灯していたものの、トロール以外の漁ろうに従事していることを示す形象物を表示していなかった。</p> <p>船長Bは、本事故当日、僚船と離れ、単独で操業していた。</p> <p>船長Bは、B船に汽笛を装備していたが、本事故当時、吹鳴しなかった。</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・海象等の関与</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、周防灘の下関南東水道において、西進中、船長Aが、漂泊して操業するB船の漁法がかご網漁なので、約0.5Mの距離を隔てて通過すれば支障ないものと思い、前路の見張りを適切に行っていなかったことから、B船の漁具の浮子等に気付くのが遅れ、B船の漁具を乗り切り破損させたものと考えられる。</p> <p>船長Aは、前路に漁具の浮子等を認めた際、右舷方から3隻の南東進する船舶が接近していて右転できず、また、左舷方にはB船がいて左転できなかったことから、漁具を乗り切ることとしたものと考えられる。</p> <p>B船は、周防灘の下関南東水道において、漂泊して流し網漁による操業中、船長Bが、トロール以外の漁ろうに従事していることを示す形象物を表示し、A船が漁具に向かって来るのを認めた際に、汽笛を吹鳴していれば、A船が漁具の北端に取り付けた赤旗に気付いた可能</p>

	性があると考えられる。
<b>原因</b>	<p>本事故は、周防灘の下関南東水道において、A船が西進中、B船が漂泊して流し網漁による操業中、船長Aが、漂泊して操業するB船の漁法がかご網漁なので、約0.5Mの距離を隔てて通過すれば支障ないものと思い、前路の見張りを適切に行っていなかったため、漁具の浮子等に気付くのが遅れ、A船がB船の漁具を乗り切ったことにより発生したものと考えられる。</p>
<b>参考</b>	<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>・ 航行予定海域の漁業情報を入手し、操業する漁船及び漁具から十分な距離をとって通過すること。</li> <li>・ 漁ろうに従事する場合は、定められた形象物を表示すること。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図

