

## 船舶事故調査報告書

平成29年8月10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	衝突
発生日時	平成28年11月30日 06時20分ごろ
発生場所	兵庫県明石市林崎漁港西南西方沖 江崎灯台から真方位271° 6.2海里（M）付近 （概位 北緯34° 36.5′ 東経134° 52.1′）
事故の概要	漁船針屋丸は、西南西進中、また、漁船恵誠丸は、東北東進中、両船が衝突した。 針屋丸は、右舷船首部外板に破損を生じ、恵誠丸は、船首部外板及び操舵室上部に破損を生じた。
事故調査の経過	平成28年12月20日、本事故の調査を担当する主管調査官（神戸事務所）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 漁船 針屋丸、8.5トン HG2-7006（漁船登録番号）、個人所有 17.85m×3.68m×1.28m、FRP ディーゼル機関、502kW（動力漁船登録票による）、平成13年10月29日 B 漁船 恵誠丸、2.2トン HG-60206、個人所有 7.93m（Lr）×2.18m×0.64m、FRP ディーゼル機関、80.9kW、平成7年7月 第260-34269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 65歳 一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 昭和51年2月14日 免許証交付日 平成28年7月26日 （平成34年4月12日まで有効） B 船長B 男性 66歳 一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成6年4月15日 免許証交付日 平成25年5月28日 （平成31年5月24日まで有効）

死傷者等	A なし B なし
損傷	A 右舷船首部外板に破損 B 船首部外板及び操舵室上部に破損
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 北東、風力 3、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の中央期 日出時刻：06時47分ごろ
事故の経過	<p>A船は、船長Aほか3人が乗り組み、林崎漁港西南西方沖約7.0Mに所在する鹿ノ瀬にのり養殖で使用する冷凍のり網を設置する目的で、平成28年11月30日06時00分ごろ、法定灯火を表示し、マストの頂部に黄色の回転灯を点灯して同漁港を出港した。</p> <p>A船は、高蔵瀬東灯浮標<small>たかくら瀬</small>の南側に船首を向け、約22ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で西南西進中、船長Aが、操縦席に腰を掛けて手動操舵で操縦していたところ、同灯浮標の南西方に2個の红灯を視認して引き縄漁船2隻が東進していることに気付き、左転して同漁船2隻の船首方約100～150mを南進した後、針路を戻した。</p> <p>船長Aは、西南西進中、06時20分ごろ突然衝撃を感じて右舷船首方を見たところ、A船の船首方向とほぼ反方位となる方向に船首を向けたB船がA船に接触している状況を認め、B船と衝突したことを知り、一旦主機を微速前進として離れた後、右舵を取ってB船に接舷した。</p> <p>船長Aは、船長Bの無事と両船の損傷状況を確認し、損傷したB船の船首部材が落下しないようにロープで固定した後、A船の所属する漁業協同組合に本事故の発生を連絡した。</p> <p>船長Aから連絡を受けた漁業協同組合は、海上保安庁に本事故の発生を通報した。</p> <p>船長Aは、船長Bが1人で航行することに不安を感じている旨を訴えたので、乗組員1人をB船に移乗させた。</p> <p>A船は、鹿ノ瀬まで進行して冷凍のり網を設置したのち、13時00分ごろ林崎漁港に戻った。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、法定灯火を表示し、引き縄漁の目的で兵庫県東播磨港<small>ひがしはりま</small>を出港し、高蔵瀬に至った後、約1knの速力で東北東進し、06時15分ごろ引き縄を海中に投下し始めたところ、06時17分ごろ引き縄が絡み合った。</p> <p>船長Bは、船尾端に置いたビールケースに船尾方を向いて腰を掛け、絡んだ引き縄を解き始め、約3～4分後、絡んだ引き縄を解き終えて立ち上がり、ふと船首方を見た時、左舷船首方至近に白灯1個を視認してA船の存在に気付き、B船の船尾甲板左舷に設置していた主機のクラッチレバーを中立とし、操舵室の上方を覆っていたオーニン</p>

	<p>グの支柱にしがみつき、頭を下げて身構えた。</p> <p>船長Bは、06時20分ごろ衝撃を感じてA船と衝突したことを知り、負傷はなかったものの、その場に座り込んだまま動くことができなくなった。</p> <p>B船は、気を持ち直した船長Bが、立ち上がって操縦し、A船を離れて帰航を始めたものの、すぐに不安を感じてA船近くに引き返し、A船の乗組員1人を移乗させて航行を再開し、東播磨港に戻った。</p> <p>船長Bは、B船の所属する漁業協同組合に本事故の発生を連絡した。</p> <p>船長Bから連絡を受けた漁業協同組合は、海上保安庁に本事故の発生を通報した。</p> <p>(付図1 事故発生場所概略図、写真1 事故発生直後のA船、写真2 事故発生直後のB船 参照)</p>
その他の事項	<p>A船は、本事故当時、船長Aを除く乗組員3人が、船尾甲板で船尾方を向いて立ち、前方からの寒風を避けていた。</p> <p>船長Aは、本事故の発生まで、漁の時季外れである11月に高蔵瀬で漁船を見掛けたことがなかったので漁船がないものと思っていたところ、2隻の漁船を認めて避けた。</p> <p>船長Aは、いないものと思っていた漁船を2隻も避けたので、他には船舶がいなかろうと思って油断したことから、前路にいたB船の灯火を見落としたかもしれないと本事故後に思った。</p> <p>船長Bは、海中に投下していた引き縄が絡み合った際、周囲の見張りを行いながら絡んだ引き縄を解けば良かったと本事故後に思った。</p>
<b>分析</b> 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>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、高蔵瀬を西南西進中、船長Aが、いないものと思っていた漁船を2隻も避けたので他には船舶がいなかろうと思ひ、前路の見張りを適切に行っていなかったことから、B船に気付かずに航行し、B船に衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、高蔵瀬を東北東進中、船長Bが、絡んだ引き縄を解いていて周囲の見張りを行っていなかったことから、A船に気付かずに航行し、A船に衝突したものと考えられる。</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、夜間、林崎漁港西南西方沖において、A船が西南西進中、B船が東北東進中、船長A及び船長Bが、共に見張りを適切に行っていなかったため、接近する相手船に気付かず、両船が衝突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>

	・ 常時適切な見張りをを行うこと。
--	-------------------

付図1 事故発生場所概略図

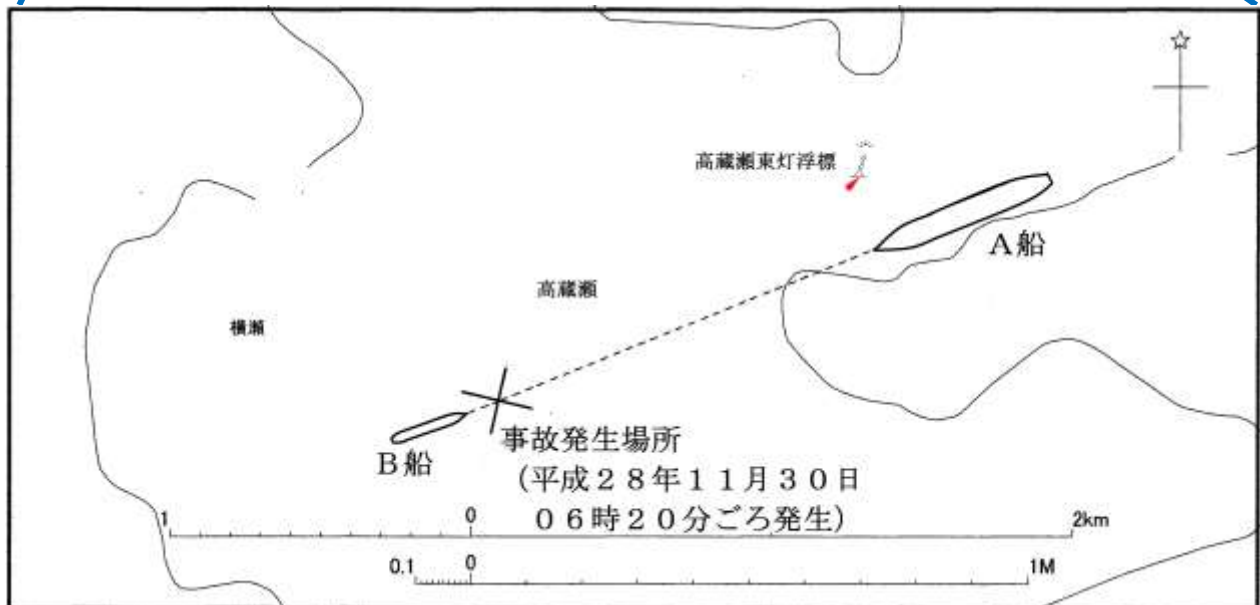


写真1 事故発生直後のA船



写真2 事故発生直後のB船

