

船舶事故調査報告書

令和元年7月3日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委員 佐藤 雄二（部会長）
委員 田村 兼吉
委員 岡本 満喜子

事故種類	衝突（漁具）
発生日時	平成30年4月29日 04時05分ごろ
発生場所	岡山県瀬戸内市牛窓港 牛窓港一文字防波堤東灯台から真方位191°940m付近 （概位 北緯34°36.3′ 東経134°09.7′）
事故の概要	瀬渡船いわつばめは、南南西進中、また、漁船第五隼丸は、底びき網漁を行いながら南南東進中、いわつばめと第五隼丸がひく漁具とが衝突した。 いわつばめは、両舷プロペラ翼の曲損等を生じ、また、第五隼丸は、漁具に折損等を生じた。
事故調査の経過	平成30年8月3日、本事故の調査を担当する主管調査官（広島事務所）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。
事実情報 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 瀬渡船 いわつばめ、11トン 282-13306岡山、個人所有 15.54m×3.90m×1.28m、FRP ディーゼル機関2基、486kW（合計）、平成2年5月 B 漁船 第五隼丸、4.8トン OY3-19817、個人所有 11.70m（Lr）×2.84m×0.81m、FRP ディーゼル機関、32.36kW、昭和59年12月25日 第271-17401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 33歳 一級小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成22年8月6日 免許証交付日 平成26年9月4日 （令和2年8月5日まで有効） B 船長B 男性 82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49年11月26日 免許証交付日 平成26年9月16日 （令和元年12月4日まで有効）

死傷者等	なし
損傷	A 両舷プロペラ翼に曲損及び擦過傷、船尾船底部外板に亀裂を伴う擦過傷 B 漁具に折損及び割損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風 なし、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 低潮時、潮高 約70cm（牛窓） 日出時刻：05時16分ごろ
事故の経過	<p>A船は、船長Aが1人で乗り組み、釣り客30人を乗せ、法定灯火を表示し、平成30年4月29日04時00分ごろ香川県小豆島北岸の磯に向けて牛窓港の係留地を出航し、同港の一字防波堤東方沖を通過した後、約12ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で手動操舵により南進した。</p> <p>A船は、船長Aが、左舷船首方に白色の灯光1個を視認し、0.5海里（M）レンジとしたレーダー画面により、同方向にプレジャーボート1隻らしき映像を認め、同灯光がこの船の灯火であり、左舷方に約100m離して通過すれば問題ないと思って右転した。</p> <p>A船は、船長Aが、目視のみで白色の灯光1個からの離れ具合を確かめながら南南西進中、04時05分ごろ同灯光が左舷正横より少し前方となった際、船尾部に衝撃を感じ、両舷主機が停止した。</p> <p>船長Aは、釣り客全員の無事を確認した後、両舷主機の再始動を試みたものの、右舷主機が始動できなかったため、舵機室底部にあるプロペラ点検口から右舷プロペラの状況を見たところ、同プロペラに筒状の異物が引っ掛かっている状況を認めた。</p> <p>船長Aは、左舷主機のみを微速力前進として係留地に向かっていたところ、B船が寄ってきて、船長BからB船の漁具（長さ約23m、直径約15～20cm、FRP製で水面に浮く中空構造の竿。以下「本件ビーム」という。）に衝突したのではないかと聞かれた。</p> <p>船長Aは、船長Bとの間で、A船の係留地で釣り客全員を下船させてA船の状況を確認した後、本事故について対応する旨を了解し、係留地に帰ってA船を上架したところ、右舷プロペラに本件ビームの一部分が噛み込んでいる状況を認めた。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、知人1人を乗せ、漁労中の船舶の法定灯火を表示して船尾部の檣の上部に設置した作業灯1個を点灯し、04時00分ごろ牛窓港一字防波堤の南方沖で底びき網漁を開始し、えい網しながら約3～4knの速力で手動操舵により南南東進していた。</p> <p>船長Bは、操舵室内で前方を見ながら立って操船中、04時05分ごろB船の速力が急に増したことに異常を感じ、B船の前進を止めて船尾部から揚網したところ、底びき網の前方に取り付けた本件ビームが損傷している状況を認めた。</p>

	<p>船長Bは、底びき網漁を開始する以前、見掛けなかったA船が、B船の西方沖で漂泊しており、その後、移動を始めた様子を見て、A船が本件ビームに衝突したのかもしれないと思い、B船をA船に接近させてその旨を船長Aに確認した。</p> <p>B船は、船長Bが、船長Aに連絡先などを伝え、瀬戸内市西脇漁港に帰港した。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、付図2 事故発生経過概略図(拡大) 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>A船は、船首約0.7m、船尾約1.1mの喫水であった。</p> <p>船長Aは、ふだん、本事故発生海域を頻繁に航行していて、度々、プレジャーボートを見掛けていたが、底びき網漁船を見掛けたことがなく、また、本事故当時、白色の灯光1個以外に灯火を見た覚えがなかった。</p> <p>B船は、漁具を、引き綱(化学繊維索、直径約18mm)2本、本件ビーム1本、底びき網(長さ約20m)で構成しており、本事故当時、船尾端から本件ビームまでの長さが約70mで、約3~4knの速力でえい網した場合、本件ビームが水面下約0.5mに沈降する状況となっていた。</p> <p>船長Bは、底びき網漁を開始する際、周囲に他船を見掛けなかったため、操業の支障となる他船がないと思っていたが、本事故当時、接近するA船に気付いていれば、B船の黄色回転灯又は電子ホーンを使用して注意を喚起することができたと本事故後に思った。</p>
<p>分析</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 A なし、B なし A なし、B なし</p> <p>A船は、牛窓港の一文字防波堤南方沖を南南西進中、船長Aが、左舷船首方に見た底びき網漁中のB船の作業灯1個の灯光を、プレジャーボートの灯火であると思い込み、B船の船尾方70m付近を通過したことから、その船尾部とB船がひく本件ビームとが衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、本事故発生海域で、度々、プレジャーボートを見掛けていたが、底びき網漁船を見掛けたことがなく、また、本事故当時、白色の灯光1個以外に灯火を見ていなかったことから、B船の作業灯1個の灯光をプレジャーボートの灯火と思い込んだものと考えられる。</p> <p>B船は、牛窓港の一文字防波堤南方沖を、法定の灯火を表示して底びき網漁を行いながら南南東進中、船長Bが、周囲に操業の支障となる他船がないと思い、操舵室内で前方を見ながら操業を続けたことから、左舷後方から接近するA船に気付かず、B船がひく本件ビームと、A船の船尾部とが衝突したものと考えられる。</p>

<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、牛窓港の一文字防波堤南方沖において、A船が南南西進中、B船が底びき網漁を行いながら南南東進中、船長Aが、B船の作業灯1個の灯光を、プレジャーボートの灯火と思い込み、B船の船尾方70m付近を通過し、また、船長Bが、周囲に操業の支障となる他船がないと思い、操舵室内で前方を見ながら底びき網漁を続けたため、A船の船尾部とB船がひく本件ビームとが衝突したものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</p>	<p>今後の同種事故等の再発防止及び被害の軽減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"> ・ 操船者は、航行予定海域で操業する漁船の種類、操業方法等の情報を正確に入手しておくこと。 ・ 操船者は、単一の灯火を見ただけで、船種及び動静を判断しないこと。 ・ 操船者は、操業中であっても、周囲の見張りを適切に行い、接近する他船に対し、有効な音響又は発光信号を用いて注意を喚起すること。 ・ 事故発生の際は、速やかに海上保安庁に通報すること。

付図1 事故発生経過概略図



日本水路協会発行の航海用電子参考図 (new pec) 使用

付図2 事故発生経過概略図（拡大）



日本水路協会発行の航海用電子参考図（new pec）使用