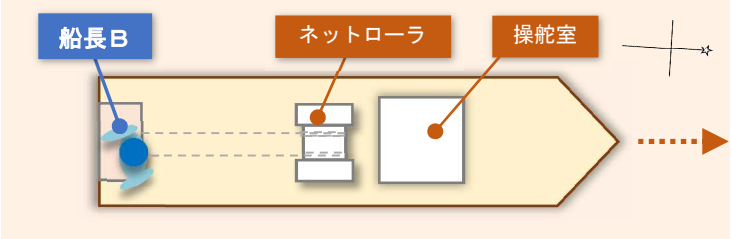


船舶事故調査報告書

令和元年7月17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
発生日時	平成30年12月23日 15時30分ごろ
発生場所	兵庫県南あわじ市沼島 ^{ぬま} 北西方沖 沼島港西防波堤灯台から真方位298° 1,700m付近 （概位 北緯34° 10.6′ 東経134° 48.0′）
事故の概要	漁船 ^{ぜんえい} 善栄丸は、東南東進中、また、漁船 ^{かいこう} 第六海幸丸は、北北西進中、両船が衝突した。 善栄丸は、船長が負傷し、右舷中央部外板の破損等を生じ、また、第六海幸丸は、バルバスバウに圧壊を生じた。
事故調査の経過	平成31年1月22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。
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 漁船 善栄丸、4.9トン HG3-36051（漁船登録番号）、個人所有 10.95m (Lr) × 3.06m × 1.15m、FRP ディーゼル機関、48.2kW、昭和62年2月2日 第260-39645号（船舶検査済票の番号） B 漁船 第六海幸丸、4.8トン HG3-37458（漁船登録番号）、個人所有 11.98m (Lr) × 3.05m × 0.88m、FRP ディーゼル機関、48.2kW、平成7年2月16日 第260-46357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 48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9年11月28日 免許証交付日 平成28年11月28日 （令和4年11月27日まで有効） B 船長B 男性 47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22年8月20日 免許証交付日 平成26年8月26日 （令和2年8月19日まで有効）

死傷者等	A 軽傷 1人（船長A） B なし
損傷	A 右舷中央部外板に破損、ネットローラ及びマストに曲損 B バルバスバウに圧壊
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 西、風力 2、視界 良好 海象：波高 約1.0m
事故の経過	<p>A船は、船長Aが1人で乗り組み、平成30年12月23日15時10分ごろ底びき網漁の操業を終え、南あわじ市沼島漁港に向けて南あわじ市潮崎沖の漁場を出発した。</p> <p>船長Aは、操舵室で操船に当たり航行を続けていたが、揚網作業中に漁網の袋網の一部が破損したので、沼島漁港入港前に補修作業を行うこととした。</p> <p>船長Aは、周囲を見渡したところ、右舷船首方1,000m付近にB船を認めたが、B船が航行しているようには見えず、距離も十分にあったので衝突するおそれはないと思い、また、B船以外に他船を見掛けなかった。</p> <p>船長Aは、機関回転数を微速まで落として約1.0ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）とし、ネットローラの船尾側で袋網の補修作業に当たった。（図1参照）</p> <div data-bbox="635 1093 1342 1335" data-label="Diagram"> </div> <p>図1 A船の配置（補修作業時）</p> <p>A船は、船長Aが、袋網の補修作業中、15時30分ごろB船が右舷側至近に接近していることに気付いて、既に衝突は避けられないと思い、身体をかわそうとした瞬間、A船の右舷中央部とB船の船首部とが衝突した。</p> <p>船長Aは、衝突時の衝撃で身体を後方に飛ばされ、肩部等を強打し、後日、病院で診察を受け、頸椎捻挫、右胸部及び腹部打撲と診断された。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、15時20分ごろ底びき網漁の操業を終え、南あわじ市灘漁港に向けて沼島南西方の漁場を出発した。</p> <p>船長Bは、操舵室で操船に当たり、約9knの速力で航行を続けていたが、灘漁港南方沖に到着し、漁網を洗う作業を行うこととし、漁網を海面上で引く目的で、船尾部に向かった。</p> <p>船長Bは、船首方及び右舷方を目視で確認しながら、揚網作業を行</p>

	<p>っていたところ、15時30分ごろ、大きな衝撃を感じたと同時に身体が後方に飛ばされ、起き上がって船首方を確認し、B船の船首部とA船の右舷中央部とが衝突していることを認めた。(図2参照)</p>  <p>図2 B船の配置(漁網を洗う作業時)</p> <p>本事故は、後日、目撃者によって海上保安庁に通報された。 (付図1 事故発生経過概略図、写真1 A船の損傷状況、写真2 B船の損傷状況 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長Aは、袋網の補修作業をふだん帰港後に行っていたが、破損箇所が小さかったので短時間で補修できると思い、航行中に行うこととした。</p> <p>船長Aは、袋網の補修作業を行う際に停船することを考えたが、周囲に船舶が少なかったため、少しでも沼島漁港に近づこうとして微速で航行することとした。</p> <p>船長Bは、本事故当時、操舵室を離れて作業等を行う際、船首方及び回避義務が発生する右舷方を目視で確認しながら行っており、左舷方を気にすることはなかった。</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、沼島北西方沖を東南東進中、船長Aが、B船を認めていたものの接近することはないと思い、袋網の補修作業に意識を向けて航行を続けたことから、至近に接近するまでB船に気付かず、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、B船を初認した際、同船が航行しているようには見えず、距離も十分にあるので接近することはないと思っていたものと考えられる。</p> <p>B船は、沼島北西方沖を北北西進中、船長Bが、船首方及び回避義務が発生する右舷方のみを目視で確認し、揚網作業を行いながら航行を続けたことから、A船に接近していることに気付かず、A船と衝突したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、沼島北西方沖において、A船が東南東進中、B船が北北西進中、船長Aが、B船を認めていたものの接近することはないと思い、袋網の補修作業に意識を向けて航行を続け、また、船長Bが、船首方及び回避義務が発生する右舷方のみを目視で確認し、揚網作業を</p>

	<p>行いながら航行を続けたため、両船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"> ・ 他船を認めた際、当該他船との衝突のおそれの有無を判断できるよう、目視による方位変化を把握したり、他船の監視を継続するなどして、初認後も見張りを維持すること。 ・ 袋網の補修作業などの甲板作業を行う場合は、停船した状態で行うこと。 ・ 航行中は、全周にわたって常時適切な見張りを行うこと。 ・ 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

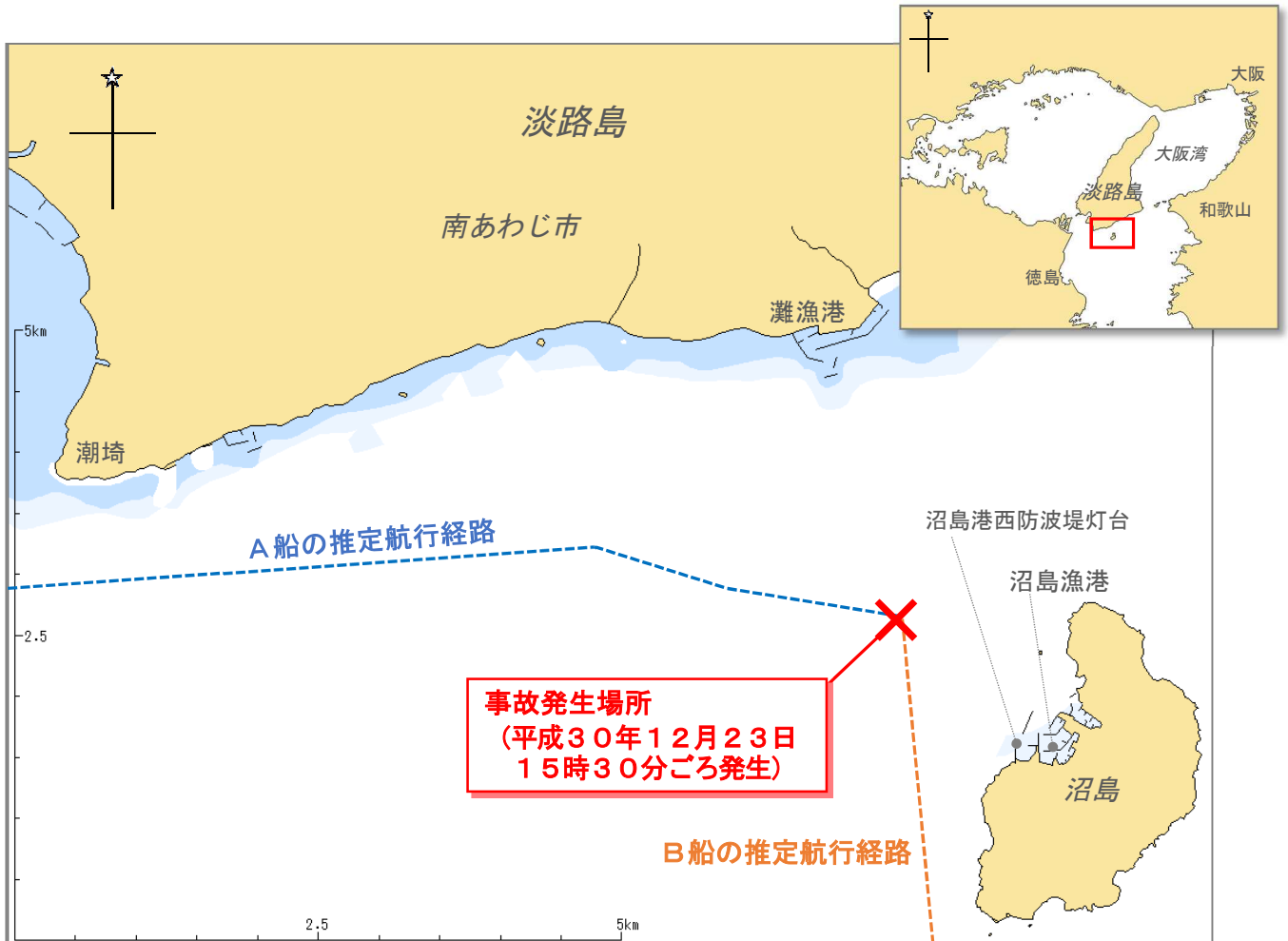


写真1 A船の損傷状況



写真2 B船の損傷状況

