

船舶事故調査報告書

令和2年2月5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	令和元年9月21日 06時58分ごろ
発生場所	播磨灘 <sup>はりまなだ</sup> の高蔵瀬 <sup>たかざり</sup> 付近 江井ヶ島 <sup>えい</sup> 港西防波堤灯台から真方位217° 3.2海里（M）付近 （概位 北緯34° 37.9′ 東経134° 52.3′）
事故の概要	漁船 <sup>あかし</sup> 明石丸は、東進中、また、プレジャーボートガルセイラーは、漂泊中、明石丸の漁具（桁 <sup>けた</sup> ）とガルセイラーとが衝突した。 ガルセイラーは、船長が負傷し、船首部ハンドレールの曲損等を生じ、また、明石丸は、漁具に擦過傷を生じた。
事故調査の経過	令和元年9月25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 明石丸、4.9トン HG3-26698（漁船登録番号）、個人所有 11.70m（Lr）×3.08m×0.99m、FRP ディーゼル機関、48kW（動力漁船登録票による）、平成9年4月12日 B プレジャーボート ガルセイラー、5トン未満 260-37254兵庫、個人所有 5.85m（Lr）×2.19m×1.07m、FRP ガソリン機関、66.2kW、平成9年7月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 62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11月19日 免許証交付日 平成28年8月9日 （令和3年11月24日まで有効） B 船長B 男性 50歳 二級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成10年10月2日 免許証交付日 平成28年4月7日 （令和3年4月6日まで有効）
死傷者等	A なし

	B 軽傷 1人（船長B）
損傷	A 漁具（桁）に擦過傷 B 船首部ハンドレールに曲損、操舵室前面窓に破損、船外機に濡損等
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 北、風力 2、視界 良好 海象：波高 約0.5m
事故の経過	<p>A船は、船長Aが1人で乗り組み、底びき網漁の目的で、令和元年9月20日20時00分ごろ、兵庫県明石市明石港を出港し、20時30分ごろ兵庫県東播磨港沖の漁場に到着後、船尾部に設置している網口開口用の桁を倒して操業を開始した。</p> <p>船長Aは、日出後、沖に移動して操業を続けることとし、21日06時30分ごろ、高蔵瀬付近の漁場に到着した。</p> <p>船長Aは、東進しながら、操舵室でGPSプロッターを確認して網を入れる場所を探していたところ、右舷船首方に僚船が操業していたので、同僚船と少し間を空けて網を入れることとし、機関回転数を少し落としてから船尾部に向かった。</p> <p>船長Aは、06時55分ごろ右舷船尾部で船尾方を向いた姿勢で投網作業を開始し、時折、振り返って船首方等の周囲を見ながら、同作業を続けた。</p> <p>A船は、06時58分ごろ、船長Aが船尾部で桁を倒した状態で投網作業を続けていたところ、A船の桁とB船の船首部とが衝突した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、知人1人（以下「同乗者」という。）を乗せ、06時20分ごろから高蔵瀬付近において移動しながら釣りを行っていた。</p> <p>B船は、06時50分ごろ、高蔵瀬北方に到着し、船長Bが船首を西方に向けて機関を停止し、漂泊した状態で釣りをを行うこととした。</p> <p>B船は、船長Bが右舷船尾部で、同乗者が左舷船尾部でそれぞれ船尾方を向いた姿勢で釣り竿を出し、釣りを開始した。</p> <p>船長Bは、船首方約300mからB船に向けて航行するA船を認め、A船の動きを見ていたところ、A船がこのままB船の左舷側を通過していくように見えたので、衝突することはないと思い、釣りを続けた。</p> <p>船長Bは、A船との距離が約100mとなったとき、A船とB船の最接近距離が近くなると感じ、釣りをやめてA船の動静を確認していたところ、距離が約50mとなったときにA船の船尾部から桁が舷外に出ているのを認めた。</p> <p>船長Bは、衝突のおそれを感じ、A船に向かって叫ぶとともに、操舵室に向かい急いで機関を起動して後進としたが、06時58分ごろB船の船首部とA船の桁とが衝突した。</p> <p>B船は、衝突後、A船の左舷の桁が船首部のハンドレールに引っ掛かり、A船の前進力によって船尾方に押されて船尾部から転覆した。</p>

同乗者は、転覆時に海上に投げ出され、また、船長Bは、転覆時に操舵室に閉じ込められたが自力で船外に脱出し、それぞれ船長AによってA船に引き上げられた。

船長Bは、明石港に到着後、救急車で病院に搬送され、頭部打撲傷及び右前頭部切創と診断された。

(付図1 事故発生経過概略図、写真1 A船、写真2 B船 参照)

その他の事項

船長Aは、本事故当日、ふだんの休日と比べて周囲にプレジャーボート等の船舶が少なかったので、船首方に船舶がおらず、投網作業で操舵室を離れても支障がないと思っていた。

A船の桁は、全体の長さが約16mあり、倒した状態で舷外に出ている部分は、右舷側及び左舷側ともに約6mであった。(写真3参照)

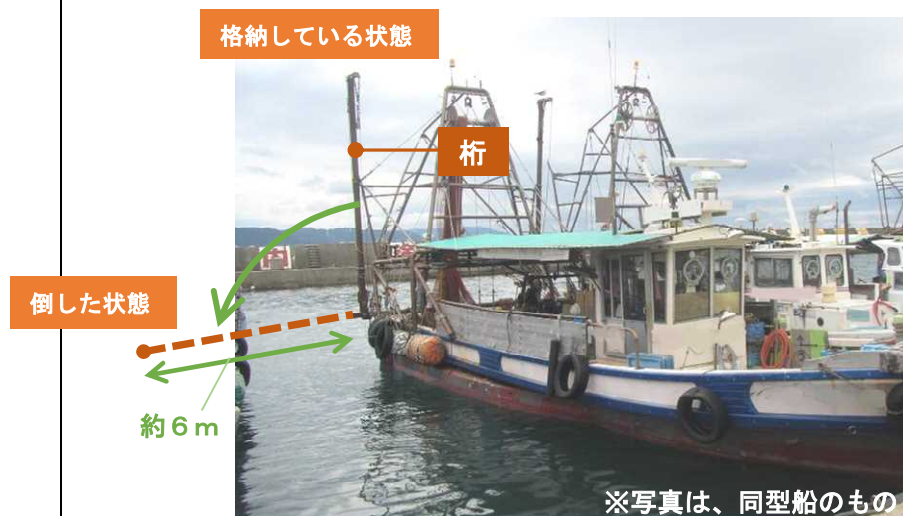


写真3 船尾部の桁

A船は、船長Aが投網作業を行っていた場所から、操舵室等の構造物によって船首方に死角が生じていた。(写真4参照)



写真4 投網作業中の船長Aから船首方の死角の状況

船長Bは、A船が操業中であっても、前方を見ているA船の乗組員がおり、いずれB船を避けてくれると思っていた。

	B船の乗船者は、いずれも固型式の救命胴衣を着用していた。
<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	A あり、B あり A なし、B なし A なし、B なし A船は、播磨灘の高蔵瀬付近を東進中、船長Aが、船尾部で投網作業をしながら振り返るのみでは操舵室等が船首方の死角となる状況下で航行を続けたことから、前路で漂泊中のB船に気付かず、A船の桁とB船とが衝突したものと考えられる。 船長Aは、本事故当日、ふだんの休日と比べて周囲にプレジャーボート等の船舶が少なかったことから、船首方に船舶がおらず操舵室を離れることが可能と思ひ、船尾部で投網作業を行ったものと考えられる。 B船は、播磨灘の高蔵瀬付近において船首を西方に向けて漂泊中、船長Bが、東進するA船を認めたものの、いずれB船を避けてくれると思ひ、衝突を避ける動作が遅れたことから、B船の船首部とA船の桁とが衝突したものと考えられる。
<b>原因</b>	本事故は、播磨灘の高蔵瀬付近において、A船が東進中、B船が漂泊中、船長Aが船尾部で投網作業を行いながら船首方の死角がある状況下で航行を続け、また、船長Bが東進するA船を認めたものの、いずれB船を避けてくれると思ひ、衝突を避ける動作が遅れたため、A船の桁とB船とが衝突したものと考えられる。
<b>再発防止策</b>	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。 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 航行中、甲板上等で作業を行う必要がある場合、適時、身体を移動するなどして操舵室等の構造物による死角を補う見張りを継続した状態で行うこと。</li> <li>・ 漂泊中であっても、自船に接近する他船に対しては、予断を持たず、余裕がある時機に機関を用いて移動するなど、衝突を避けるための措置を講じること。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図

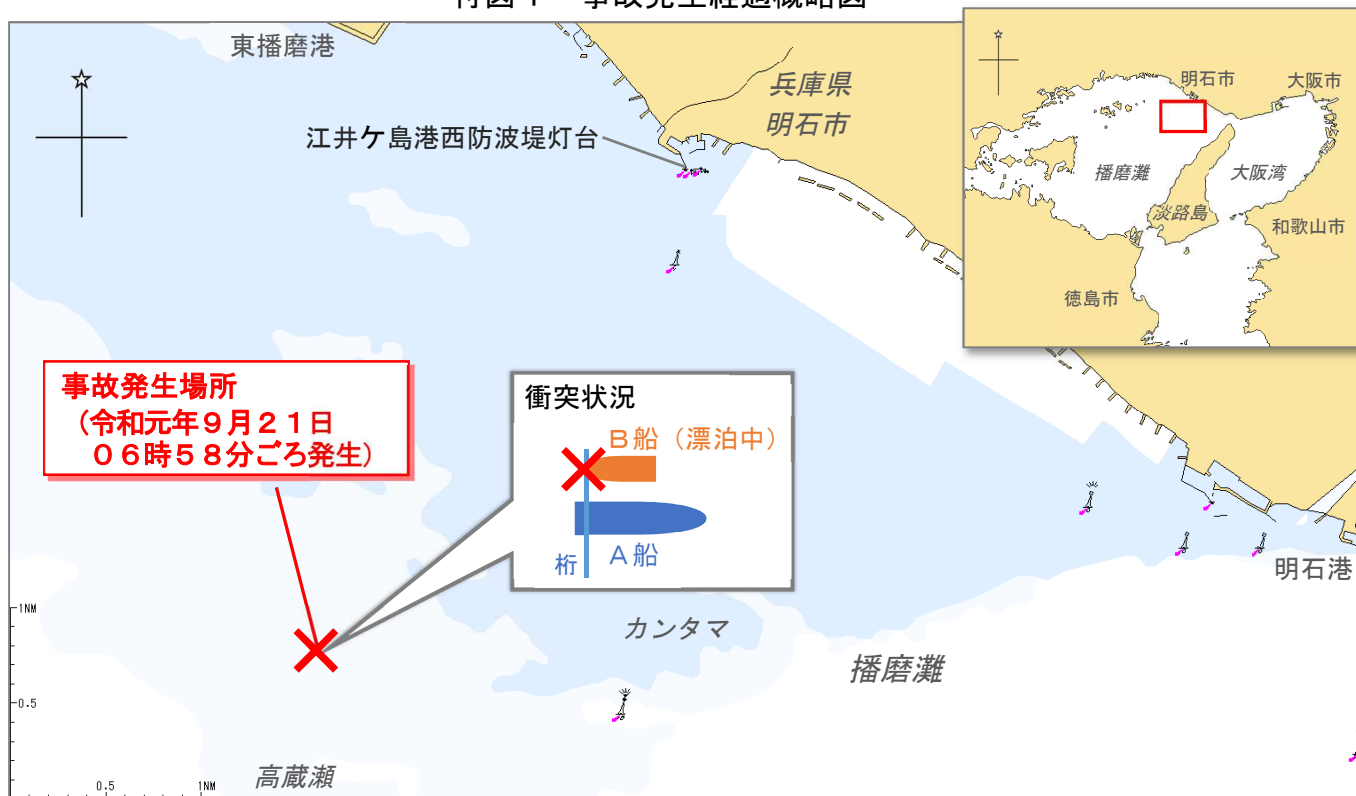


写真1 A船



写真2 B船

