

船舶事故調査報告書

令和3年6月2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	令和2年9月2日 05時40分ごろ
発生場所	兵庫県南あわじ市 ^{まろい} 鑑 ^{いび} 埼南西方沖 伊 ^い 毘 ^び 港沖防波堤北灯台から真方位302°1.2海里（M）付近 （概位 北緯34°16.0 東経134°39.2）
事故の概要	漁船第2カネイ丸は、ひきなわ漁を行いながら北北東進中、また、プレジャーボート若 ^{わかしお} 潮丸は西南西進中、両船が衝突した。 若潮丸は、船長が負傷し、船首部船底に破口を生じ、また、第2カネイ丸は、右舷船尾部外板の亀裂等を生じた。
事故調査の経過	令和2年9月10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 第2カネイ丸、2.0トン HG3-38186（漁船登録番号） 個人所有 8.80m（Lr）×2.16m×0.69m、FRP ディーゼル機関、147.10kW、平成12年3月 第281-37516号（船舶検査済票の番号） B プレジャーボート 若潮丸、0.7トン 260-19797兵庫、個人所有 6.26m（Lr）×1.64m×0.51m、FRP ディーゼル機関、47.90kW、昭和60年6月
乗組員等に関する情報	A 船長A 68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 昭和62年12月7日 免許証交付日 平成29年1月23日 （令和4年12月6日まで有効） B 船長B 68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 昭和51年12月10日 免許証交付日 令和元年5月15日 （令和7年4月26日まで有効）
死傷者等	A なし

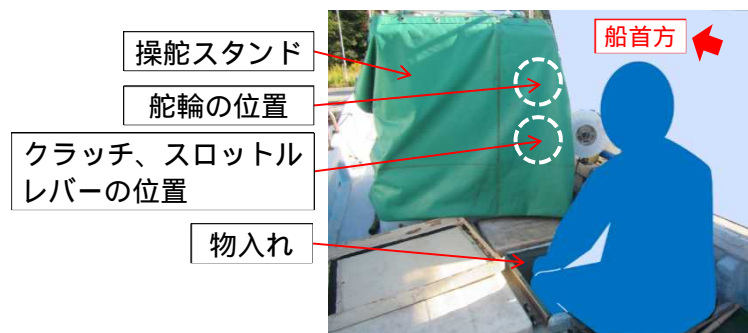
	B 重傷 1人(船長B)
損傷	A 右舷船尾部外板に亀裂、揚縄用ローラーの脱落 B 船首部船底に破口
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 南西、風力 2、視界 良好 海象：波高 約0.5m 日出時刻：05時35分ごろ
事故の経過	<p>A船は、船長Aが1人で乗り組み、ひきなわ漁の目的で、令和2年9月2日05時25分ごろ鎧埼南西方沖の漁場に向けて南あわじ市伊弉漁港内の係留地を出航した。</p> <p>船長Aは、漁場に到着後、05時30分ごろ、操舵スタンド右舷側の通路に備えられた揚縄用ローラーから釣り糸を船尾方に伸ばして海中に投入し、右舷方を向いて後部甲板の椅子に腰を掛け、右手に釣り糸を持ち、スロットルレバーを極微速力前進の位置として約1.5ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で北北東進した。(写真1参照)</p> <div data-bbox="555 920 1390 1256" data-label="Image"> </div> <p>写真1 船長Aの操船姿勢(現場調査時に再現)</p> <p>船長Aは、仕掛けを意図した水深で引けるようにクラッチレバーに連結された竹の棒を適宜動かし、クラッチを前進に入れたり、中立にしたりしていたところ、05時36分ごろ友人である船長Bが所有するB船が南あわじ市阿那賀漁港の港口から出てくるのを認めた。</p> <p>船長Aは、その後、A船に向かって航行を続けるB船を目視で確認したが、ふだんB船がA船と同じ海域で釣りをを行い、B船が釣果を聞きに近くまでくることが複数回あったので、今回もB船が釣果を聞きに近づいてきていると思い、操業を続けた。</p> <p>船長Aは、操業を行いながらクラッチを中立として惰力で北北東進していたところ、B船が右舷船首方約20mの距離となっても減速せずに接近を続けたので、衝突の危険を感じ、竹の棒を動かしてクラッチを前進に入れ、船尾端に退避した直後、05時40分ごろA船の右舷船尾部とB船の船首部とが衝突し、B船の船首部がA船に乗り上がった。</p> <p>船長Aは、A船を前進させてB船の船首部をA船から下ろしたとこ</p>

る、すぐにB船が航行し始めたので、A船で追いかけて、B船に接近した際、船長Bが後部甲板上に仰向けで倒れているのを認めた。

船長Aは、B船を追いかける中、A船の船首部をB船の船尾部に接触させたところ、A船の船首部の錨台に置かれた錨がB船に引っ掛かったため、A船船上から引っ掛け棒でB船の操舵スタンドのクラッチレバーを動かしてB船を停めた後、B船をえい航して阿那賀漁港に向かい、途中、所属する漁業協同組合に連絡して救急車の手配を依頼した。

B船は、船長Bが1人で乗り組み、釣りの目的で、05時35分ごろ鎧崎南西方の漁場に向けて阿那賀漁港内の係留地を出航し、05時36分ごろ阿那賀漁港の港口を出た。

船長Bは、'後部甲板の物入れに膝まで足を入れて腰を掛けた姿勢'(以下「物入れに腰を掛けた姿勢」という。)で操船を行い、船首方に操舵スタンドによる死角が生じた状態で、手動操舵により約7knの速力で西南西進していたところ、左舷船首方に鎧崎南西方沖に向けて北北西進する漁船2隻を認めた。(写真2参照)



現場調査時、操舵スタンドがカバーで覆われていた。

写真2 物入れに腰を掛けた姿勢(現場調査時に再現)

船長Bは、北北西進する漁船2隻の船首方を通過することとして約12knに増速し、同漁船の動静を見ながら、その船首方を通過し、同漁船が左舷船尾方に遠ざかっていくのを確認した後、船首方に向き直ったところ、船首方至近にA船の船体を認め、どうすることもできず、A船と衝突した。

船長Bは、衝突時に額を船体に打ち付け、B船の船首部がA船に乗り上がった際、後方に倒れて後部甲板上に仰向けになり、その後、身体を動かすことができなかつたので、クラッチレバー等を操作してB船を停めることができなかつた。

船長Bは、B船がA船にえい航されて阿那賀漁港に入港した後、救急車で病院に搬送され、非骨傷性頸髄損傷と診断されて入院した。(付図1 事故発生経過概略図、写真3 A船、写真4 B船参照)

その他の事項

A船は、汽笛を備えていなかったが、船長Aが着用していた救命胴衣には笛が備えられていた。

船長Bは、B船のブルワーク（船べり）の高さが低く（約0.3m）操舵スタンド後方に立って操船を行うと、船体が動揺するなどした際に海中に転落するおそれがあると考え、ふだんから物入れに腰を掛けた姿勢で操船を行っていた。

B船は、左舷側のブルワーク上にハンドレールが設けられていたが、右舷側のブルワーク上には、釣り用のローラーが設置され、ブルワークは設けられていなかった。

船長Bは、物入れに腰を掛けた姿勢で操船を行った場合、操舵スタンドが障害となり、正船首を基準として右舷方に約8°、左舷方に約38°の範囲に死角を生じるので、ふだん、航行中は船首を左右に振って同死角を解消していたが、本事故当時、北北西進する漁船2隻を避けることに意識を向けており、船首を左右に振っていなかった。

（図1、図2参照）

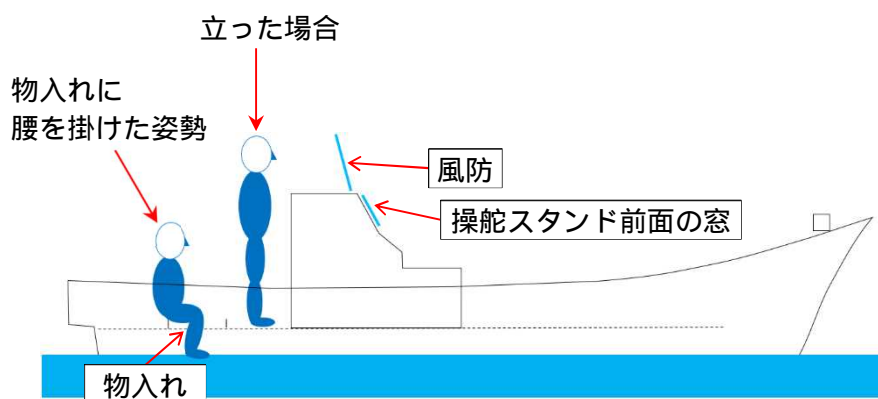


図1 各操船姿勢（イメージ）

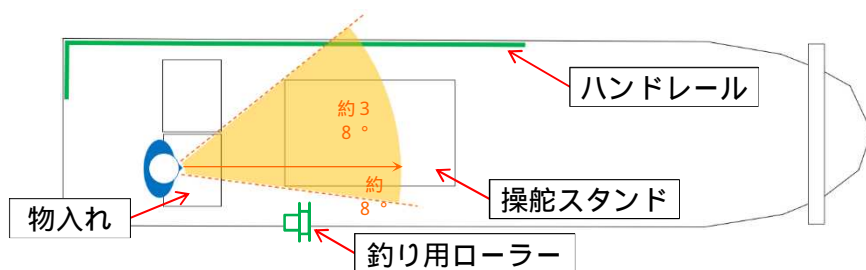


図2 物入れに腰を掛けた姿勢で操船を行った場合の死角の状況（イメージ）

分析

乗組員等の関与

A あり、B あり

船体・機関等の関与

A なし、B あり

気象・海象等の関与

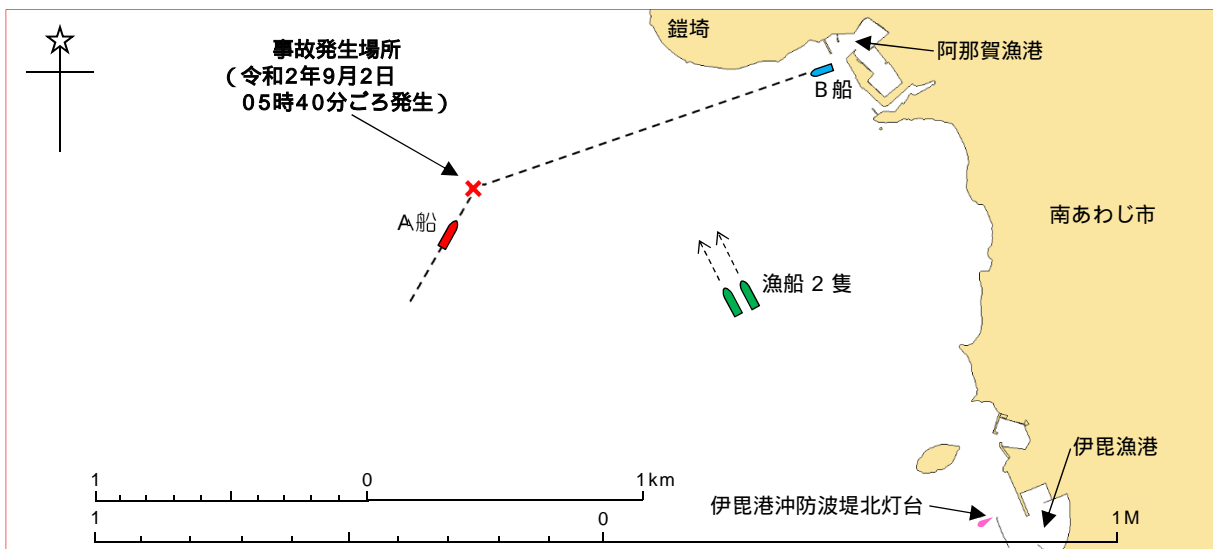
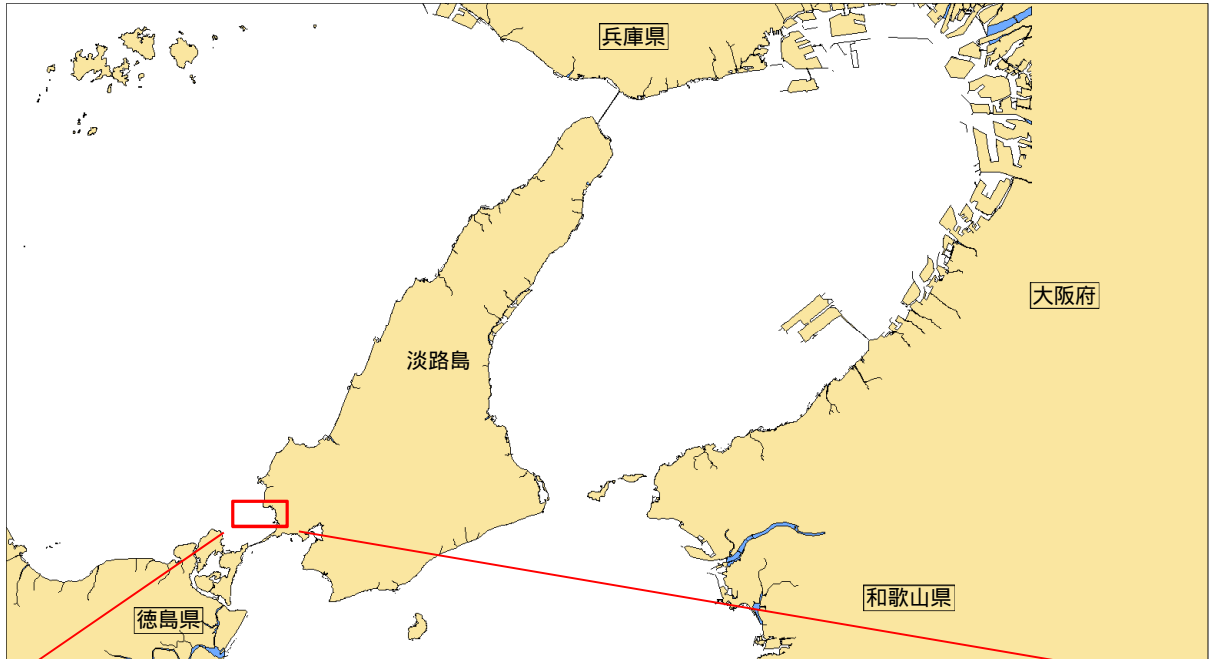
A なし、B なし

判明した事項の解析

A船は、鰹埼南西方沖においてひきなわ漁を行いながら北北東進

	<p>中、船長Aが、A船に向かって航行を続けるB船を認めた際、B船が釣果を聞きに近づいてきていると思い、B船が至近に接近するまで同じ針路で航行を続けたことから、衝突を避けるための措置を採るのが遅れ、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、ふだんB船が釣果を聞きに近くまでくることがあったことから、本事故当時もB船が釣果を聞きに近づいてきていると思ったものと考えられる。</p> <p>B船は、鎧埼南西方沖において西南西進中、船長Bが、物入れに腰を掛けた姿勢で操船を行い、操舵スタンドによって船首方に死角を生じた状態で航行を続けたことから、至近になるまで船首方のA船に気付かず、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、B船のブルワークの高さが低く、立って操船を行うと、船体が動揺するなどした際に海中に転落するおそれがあると考えたことから、物入れに腰を掛けた姿勢で操船を行っていたものと考えられる。</p> <p>船長Bは、ふだん、物入れに腰を掛けた姿勢で操船を行う際、航行中は船首を左右に振って操舵スタンドによって生じた船首方の死角を解消していたが、本事故当時、北北西進する漁船2隻を避けることに意識を向けていたことから、船首を左右に振っていなかったものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、鎧埼南西方沖において、A船がひきなわ漁を行いながら北北東進中、B船が西南西進中、船長Aが、B船が釣果を聞きに近づいてきていると思い、B船が至近に接近するまで同じ針路で航行を続け、また、船長Bが、物入れに腰を掛けた姿勢で操船を行い、操舵スタンドによって船首方に死角を生じた状態で航行を続けたため、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"> ・船長は、自船に向けて航行する他船を認めた場合、予断を持たず、前広に有効な音響による信号を使用して注意喚起を行い、また、必要に応じて余裕のある時機に衝突を避けるための措置を採ること。 ・船長は、見張りを行う際に死角を生じるような場所や姿勢で操船を行わないこと。 ・船長は、ブルワークの高さが低い場合、操船用の固定椅子や十分な高さのハンドレールを増設するなどして海中転落の防止措置を採ることが望ましい。 ・船長は、航行中、特定の方向に意識を向けることなく、常時、周囲の適切な見張りを行い、また、船首方に死角が生じた状態では船首を左右に振って死角を補う見張りを行うこと。

付図1 事故発生経過概略図



揚縄用ローラー



写真3 A船

釣り用ローラー

ハンドレール



写真4 B船