

船舶事故調査報告書

平成25年1月10日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委員 横山 鐵 男（部会長）

委員 庄 司 邦 昭

委員 根 本 美 奈

事故種類	衝突（漁具）
発生日時	平成24年7月30日 04時35分ごろ
発生場所	三重県鳥羽市 ^{とうし} 答志島北東方沖 鳥羽市所在の答志港1号防波堤灯台から真方位030° 5,850m付近 (概位 北緯34° 34.9′ 東経136° 56.0′)
事故調査の経過	平成24年8月28日、本事故の調査を担当する主管調査官（横浜事務所）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	<p>A 漁船 第五^{せいい}成怡丸、13トン AC2-4341（漁船登録番号）、個人所有 17.14m (Lr) × 4.42m × 1.65m、FRP ディーゼル機関、540kW（動力漁船登録票による）、平成24年2月2日</p> <p>B 漁船 長^{ちようせい}生丸、10トン ME2-5183（漁船登録番号）、個人所有 14.20m (Lr) × 3.65m × 1.29m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数120、昭和62年1月17日</p> <p>C 漁船 第二^{ちようせい}長生丸、9.1トン ME2-5755（漁船登録番号）、個人所有 15.00m (Lr) × 4.00m × 1.29m、FRP ディーゼル機関、502kW（動力漁船登録票による）、平成15年2月13日</p>
乗組員等に関する情報	<p>A 船長A 男性 50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58年3月1日 免許証交付日 平成19年11月19日 (平成25年1月27日まで有効)</p> <p>B 船長B 男性 41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2年7月25日 免許証交付日 平成21年12月14日</p>

	<p>(平成27年7月24日まで有効)</p> <p>C 船長C 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 昭和59年10月19日 免許証交付日 平成20年12月15日 (平成26年10月18日まで有効)</p>
死傷者等	<p>A なし B なし C なし</p>
損傷	<p>A 船底外板及びスケグに擦過傷 B 航海計器及び機関等が水没により全損 C なし</p>
事故の経過	<p>A船は、船長Aほか4人が乗り組み、答志島北東方沖に到着後、バッチ網漁（2そうびき網漁）の網入れ場所を僚船と共に探索しながら速力約5ノット（kn）で南東進していた。</p> <p>船長Aは、A船に向かって北西進して来る操業中のB船及びC船を確認したため、網入れの場所を移動しようとしてA船の針路を思案したところ、A船の左舷前方には30隻以上の漁船群が密集していた上、A船がB船とC船の間に向いていたことから、両船の間を通り抜け、B船の船尾後方約100mを隔てて右に回頭する針路をとった。</p> <p>船長Aは、B船の引き綱の位置は日出前で視認できなかったが、B船の船尾後方を約100m隔てて通過すれば、引き綱は海面下深くに沈んでいるはずであり、衝突する虞はないと考えていた。</p> <p>船長Aは、B船船尾後方を通過した直後の平成24年7月30日04時35分ごろ僚船より無線でB船が転覆したという知らせを聞いた。</p> <p>B船は、船長Bほか1人（以下「乗組員B」という。）が乗り組み、答志島北東方沖に到着後、主網船であるC船と約200m隔てて併走し、速力約2knで北西進しながら04時30分ごろからバッチ網漁（2そうびき網漁）の網入れを開始した。</p> <p>船長Bは、網入れを開始後、A船を含む2隻の漁船がB船とC船の間を通り抜け、船尾後方を通過した直後にB船側引き綱が水面を走るのをブリッジで視認したため、慌ててブリッジから出て引き綱の切断を試みたが切断できなかった。</p> <p>B船は、B船側引き綱に引きずられたのち、04時35分ごろ右舷側に転覆した。</p> <p>船長Cは、僚船を救助に向かわせ、船長B及び乗組員Bを救出した。</p> <p>B船は、船底を上に向けた状態で僚船2隻にえい航されて鳥羽市大答志漁港に帰港した。</p>

	<p>本事故後において、潜水士によりA船を含む2隻の漁船の調査が実施され、A船の船底外板及びスケグに擦過傷が確認された。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 南東、風力 1、視界 良好 海象：海上 平穏 日出時刻：05時02分ごろ</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長Aは、B船の船尾後方を通過した際にA船に衝撃がなかったことから、引き綱と衝突したことに気付かなかった。</p> <p>B船は、本事故発生時、網入れを終え、引き綱（約315m）を繰出し中であり、まだ引き綱が海面に浮遊している状態であった。</p> <p>船長Bは、A船がB船の引き綱に衝突する虞を感じていたが、汽笛等の警告信号を発する手段がなく、警告を行うことができなかった。</p> <p>船長B及び乗組員Bは、救命胴衣を着用していなかった。</p> <p>A船及びB船は、漁業無線を装備していたが、所属漁業協同組合が異なるために互いの周波数帯が異なり連絡方法がなかった。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象の関与 判明した事項の解析</p>	<p>A あり、B あり、C なし A なし、B あり、C なし A なし、B なし、C なし</p> <p>A船は、答志島北東方沖を南東進中、船長Aが、前方よりA船に向けて北西進して来る操業中のB船及びC船を視認し、B船の引き綱の位置は日出前で視認できなかったものの、B船の船尾後方を約100m隔てて通過すれば、引き綱は海面下深くに沈んでいるはずであり、衝突する虞はないと考え、B船とC船の間を航行したのちにB船の船尾後方を通過したことから、引き綱と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、答志島北東方沖を北西進中、船長Bが、前方より南東進して来るA船等を視認し、A船がB船の引き綱に衝突する虞を感じていたものの、警告信号を発する手段がなく、航行を続けたことから、A船と引き綱が衝突した可能性があると考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、日出前、答志島北東方沖において、A船が南東進中、B船が北西進中、船長Aが、B船の船尾後方を約100m隔てて通過すれば、衝突する虞はないと考え、B船とC船の間を航行したのちにB船の船尾後方を通過し、また、船長Bが、A船がB船の引き綱に衝突する虞を感じていたものの、警告信号を発する手段がなく、航行を続けたため、A船とB船の引き綱とが衝突したことにより発生したものと考えられる。</p>
<p>参考</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"> ・ 操業中の漁船団を確認した場合、多少迂回経路に時間を要しても漁船団をまとめて避航すること。この場合、漁具の全長も考慮して避航すること。

- | | |
|--|--|
| | <ul style="list-style-type: none">・ 警告信号を発することができるよう、汽笛又は信号を行うことができる手段を備えて汽笛信号を励行すること。 |
|--|--|