

船舶事故等調査報告書

平成22年11月11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 山 本 哲 也
 委 員 根 本 美 奈

事故種類	衝突（漁具）
発生日時	平成22年4月21日 08時13分ごろ
発生場所	香川県観音寺市西方の ^{ひうちなだ} 燧灘 <small>さぬきみさき</small> 讃岐三崎灯台から真方位240° 6.6海里（M）付近 （概位 北緯34° 12.3′ 東経133° 26.7′）
事故等調査の経過	平成22年5月10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 貨物船 ^{アンキャッシュ クイーン} ANCASH QUEEN（船籍港パナマ）、26,195トン 9254628（IMO番号）、MI-DAS LINE S.A.（パナマ共和国） 183m×31m×16.47m、鋼 ディーゼル機関、7,487kW、2002年（建造） B 漁船 ^{しんわ} 真和丸、4.9トン KA3-29860（漁船登録番号）、個人所有 11.84m（Lr）×2.70m×0.80m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数15、昭和52年8月19日
乗組員等に関する情報	船長A 男性 60歳 暫定締約国資格受有者承認証 船長（パナマ共和国発給） 発行日 2006年2月13日 有効期間満了日 2010年12月28日 水先人 男性 63歳 内海水先区1級水先人水先免状 免許年月日 平成15年2月13日 交付年月日 平成20年1月28日 有効期間満了日 平成25年2月12日 船長B 男性 49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61年8月1日 免許証交付日 平成17年12月5日 （平成23年7月31日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	A なし B 引き索の切断、やぐらの倒壊、ウインチの損傷
事故等の経過	A船は、船長Aほか18人が乗り組み、水先人の水先により、銅精鉱約33,450トンを載せ、船首約8.51m、船尾約10.28mの喫水で、備讃瀬戸北航路を出航して燧灘を西進したのち、備後灘航路第7号

	<p>灯浮標を右舷に見て新居浜港に向けて変針し、約13.5ノット(kn)の速力(「対地速力」以下同じ。)で南西進中、水先人がレーダーで前路に複数の漁船の映像を探知し、それらが小型底びき網漁船であることを知った。</p> <p>水先人は、右舷前方に、同航する漁船(C船)及び前路を左方に横切る数隻の漁船(最後尾がB船)と接近する状況となったので、A船がC船に並んだとき、右舷船首20°付近にいたB船を避けるため、B船の船尾方向を通過しようとして汽笛で短音1回を吹鳴し、右舵10°をとって右転を始め、右ウイングに出てC船との距離が約0.2~0.3Mあることを確認して右舵20°とし、更に右舵一杯としたが、平成22年4月21日08時14分ごろ、A船とB船の引き索とが衝突した。</p> <p>また、B船は、船長Bが1人で乗り組み、船首約0.5m、船尾約2.0mの喫水で、04時30分ごろから燧灘の漁場において底びき網漁の操業を行っていた。</p> <p>B船は、速力約3.5knで南南東に向けてえい網中、船長Bが、船尾甲板で漁獲物の選別などを行っていたとき、前路を右方に横切る態勢のA船を視認したので、操舵室に入り、B船の前路を通過させようとして針路を右に転じていたところ、B船の船尾方向を通過しようとしたA船とB船の引き索とが衝突した。</p>								
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 もや、風向 南西、風速 約1m/s、視程 約3M 海象：海上 平穏、潮流 微弱な西流</p>								
<p>その他の事項</p>	<p>A船は、水先人のほか、船長A、当直航海士及び手動操舵についていた甲板手が在橋していた。船長Aは、操船を水先人にゆだねており、本事故発生前には、操舵号令等は出さなかった。</p> <p>水先人は、レーダー2台を作動させ、1台を水先人の専用として使用し、機関をいつでも使用できる状態にしていた。</p> <p>本事故の発生場所付近の海域では、多数の漁船が小型機船底びき網漁業を操業していた。</p> <p>B船は、直径20mm及び長さ約200mのワイヤーロープ1本の引き索により底びき網を、1回につき約50~60分間引いており、4回目を引き始めて約20分経たないうちに事故が発生した。</p>								
<p>分析</p>	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="528 1473 815 1518">乗組員等の関与</td> <td data-bbox="815 1473 1457 1518">あり</td> </tr> <tr> <td data-bbox="528 1518 815 1563">船体・機関等の関与</td> <td data-bbox="815 1518 1457 1563">なし</td> </tr> <tr> <td data-bbox="528 1563 815 1608">気象・海象の関与</td> <td data-bbox="815 1563 1457 1608">なし</td> </tr> <tr> <td data-bbox="528 1608 815 2069">判明した事項の解析</td> <td data-bbox="815 1608 1457 2069"> <p>A船は、燧灘において水先人が水先して南西進中、水先人が、前路を左方に横切る態勢でえい網中のB船の船尾方向を通過しようとして右転した際、B船の船尾方向近距離のところを通過したことから、A船とB船の引き索とが衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、燧灘において、えい網しながら南南東進中、船長Bが、前路を右方に横切る態勢のA船にB船の前路を通過させようとして右転したものの、B船の船尾方向近距離のところを通過しようとしたA船とB船の引き索とが衝突したものと考</p> </td> </tr> </table>	乗組員等の関与	あり	船体・機関等の関与	なし	気象・海象の関与	なし	判明した事項の解析	<p>A船は、燧灘において水先人が水先して南西進中、水先人が、前路を左方に横切る態勢でえい網中のB船の船尾方向を通過しようとして右転した際、B船の船尾方向近距離のところを通過したことから、A船とB船の引き索とが衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、燧灘において、えい網しながら南南東進中、船長Bが、前路を右方に横切る態勢のA船にB船の前路を通過させようとして右転したものの、B船の船尾方向近距離のところを通過しようとしたA船とB船の引き索とが衝突したものと考</p>
乗組員等の関与	あり								
船体・機関等の関与	なし								
気象・海象の関与	なし								
判明した事項の解析	<p>A船は、燧灘において水先人が水先して南西進中、水先人が、前路を左方に横切る態勢でえい網中のB船の船尾方向を通過しようとして右転した際、B船の船尾方向近距離のところを通過したことから、A船とB船の引き索とが衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、燧灘において、えい網しながら南南東進中、船長Bが、前路を右方に横切る態勢のA船にB船の前路を通過させようとして右転したものの、B船の船尾方向近距離のところを通過しようとしたA船とB船の引き索とが衝突したものと考</p>								

	えられる。
原因	本事故は、燧灘において、A船が水先人の水先により南西進中、B船がえい網しながら数隻の漁船の最後尾を南南東進中、水先人が、B船の船尾方向を通過しようとして右転した際、B船の船尾方向近距離のところを通過したため、A船とB船の引き索とが衝突したことにより発生したものと考えられる。