

船舶事故調査報告書

平成24年4月19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
発生日時	平成23年4月4日 06時42分ごろ
発生場所	香川県多度津町多度津港北方沖 多度津港西防波堤灯台から真方位350° 2,200m付近 (概位 北緯34° 18.1′ 東経133° 43.9′)
事故調査の経過	平成23年4月22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 引船 第二光勝丸、19トン 291-38208 広島、光勝海運有限会社 16.50m×4.80m×1.83m、鋼 ディーゼル機関、588.4kW、平成10年7月 B 台船 SK301 なし、住吉汽船有限会社 50.0m×18.0m×2.5m、鋼 C 漁船 桃陵丸、0.5トン KA3-29806（漁船登録番号）、個人所有 6.39m (Lr) × 1.69m × 0.45m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数25、平成3年10月5日
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 39歳 一級小型船舶操縦士 免許登録日 平成19年11月9日 免許証交付日 平成21年10月21日 (平成24年11月8日まで有効) C 船長C 男性 61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60年3月29日 免許証交付日 平成21年8月3日 (平成27年3月28日まで有効)
死傷者等	A なし B なし C 船長Cが左胸部及び右手に打撲傷
損傷	A なし B なし C 全損

<p>事故の経過</p>	<p>A船は、船長Aほか2人が乗り組み、無人で空船のB船をえい航して船長Aが単独で船橋当直に就き、香川県多度津町高見島南西方沖を針路約085°（真方位、以下同じ。）、約6ノット（kn）の対地速力で香川県丸亀市丸亀港に向けて自動操舵により航行した。</p> <p>船長Aは、前方至近にA船の前路を左方に横切るC船を初認した後、C船がA船に接近してきて船長Cが何か叫んでいる様子だったので、機関を半速にして船長Cの意図を確認するために船橋を出て話を聞くこととしたが、船長Cが何を言っているのか聞き取れず、理解できなかった。</p> <p>A船は、左舷船首方に更に接近してくるC船に対してどうすることもできず、平成23年4月4日06時42分ごろA船の左舷船首部とC船の右舷船首部とが衝突した。</p> <p>船長Aは、C船が前方で‘さより流し刺し網漁’（以下「本件刺し網漁」という。）を行っていることに気付いていなかった。</p> <p>C船は、船長Cが1人で乗り組み、丸亀市下真島北方沖から西方に向け、06時ごろから本件刺し網漁を始めた。</p> <p>船長Cは、多度津港北東方沖において、前路2,000m付近にB船をえい航して東進中のA船を視認し、A船の進路が網に向いていたことから、このままの進路では網を破損されると思い、甲板上に立ち、A船に向けて赤い旗を振って警告した。</p> <p>C船は、A船との距離が約1,000mになったとき、A船の進路が変わらないので警告のために赤い旗を甲板上に立て、同船の前路を往復したが、なおも同船の進路が変わらないので、A船との距離約100mまで接近した後、機関を後進にかけ、船長Cが、船長Aに対して右転するように声を上げたり、右手で合図をしたりしていたところ、A船と衝突した。</p> <p>C船は、A船と衝突後に沈没し、船長Cは、A船の乗組員に救助された。</p> <p>A船の乗組員は、海上保安部に本事故の通報を行った。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 北西、風力 1、視界 良好 海象：海上 平穏、潮流 約1.3knの西流 日出時刻：05時49分 太陽の高度・方位：高度 10.1°、方位 090.2°</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長Aは、本事故時、サングラスを使用しておらず、太陽光が海面に反射して前方の確認が困難であり、C船が、赤い旗を甲板上に立てたり、A船の前路を往復したりしていたことに気付かなかった。</p> <p>船長Aは、本事故時、レーダーを使用し、レーダー画面で付近の錨泊船については認めていた。</p> <p>C船は、本件刺し網漁を行う際、船には網をつながずに網の周辺で監視しながら航行していた。</p> <p>C船の漁具は、全長約250mの網を海面上に流し、両端に取り付けた浮きに標識として海面から約1.2mの高さに縦横約50cmの赤い旗を取り付けていた。</p> <p>船長Cは、本事故当時、網を潮の流れに直角に流れるように南北方向に広げ、約1時間流して潮の流れが止まるか、香川県志々^{しし}の^{もさき}藻先付近まで流したら網を揚げるつもりでいた。</p> <p>C船にマイクや拡声器は備えられていなかった。</p>

分析	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>A あり、C あり A なし、C なし A あり、C なし</p> <p>A 船は、多度津港北方沖をB船をえい航して東進中、C船が刺し網へ向けて接近するA船に対して注意喚起しようとして接近した際、船長Aが、接近してくるC船の意図を理解できず、針路を保持して航行したことから、C船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、太陽光が正面にあり、前方の物標の確認が困難であったことから、刺し網に取り付けた赤い旗の標識に気付かなかったものと考えられる。</p> <p>C船は、多度津港北方沖において本件刺し網漁に従事中、船長Cが、刺し網へ向けて接近するA船に対して注意喚起しようとしてA船に接近したことから、A船と衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、多度津港北方沖において、A船がB船をえい航して東進中、C船が刺し網漁に従事中、船長Aが接近してくるC船の意図を理解できず、針路を保持して航行し、また、船長Cが刺し網へ向けて接近するA船に対して注意喚起しようとしてA船に接近したため、両船が衝突したことにより発生したものと考えられる。</p>	
参考	<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"> ・ 注意喚起を行うためには、拡声器等を使用するとともに、注意喚起を行う船舶の動静に注意して適切な接近距離とすること。 ・ 直射日光が海面で鏡面反射して輝きをつくること（サングリッター）があるが、サングリッターを長時間注視すると、視力だけではなく像を視覚する視機能が一時的に低下するので、長時間の注視は避けること。また、サングリッターに対してサングラスを使用すること。 	