

船舶事故調査報告書

平成25年5月9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24年9月13日 17時17分ごろ
発生場所	香川県小豆島町地蔵埼南方の備讃瀬戸 地蔵埼灯台から真方位165°3,300m付近 （概位 北緯34°23.2′ 東経134°14.7′）
事故調査の経過	平成24年9月19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 押船 てんゆう、19トン 260-45678兵庫、宗田造船株式会社 16.20m×5.40m×1.95m、鋼 ディーゼル機関2基、1,472kW（合計）、平成20年1月 B 台船 第五わこう、約500トン なし、和幸船舶株式会社 43.40m×13.60m×3.00m、鋼 機関なし、1997年建造 C 漁船 ^{しちふく} 七福丸、4.9トン KA3-27761（漁船登録番号）、個人所有 12.30m（Lr）×4.05m×1.06m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数15、平成3年9月1日
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 48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56年12月17日 免許証交付日 平成20年4月28日 （平成25年6月23日まで有効） A 一等航海士A 男性 30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21年10月26日 免許証交付日 平成21年10月26日 （平成26年10月25日まで有効） C 船長C 男性 58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50年5月2日 免許証交付日 平成23年3月28日 (平成28年6月17日まで有効)
死傷者等	なし
損傷	A なし B ランプゲートに擦過傷 C 後部甲板設置の底引き網用デリック倒壊、右舷船尾外板に擦過傷等
事故の経過	<p>A船は、船長A及び一等航海士Aほか1人が乗り組み、ストラドルキャリア（コンテナキャリア）1台を積載したB船を押して押船列（以下「A船押船列」という。）を構成し、一等航海士Aが、船橋当直に就き、操舵スタンドに甲板員Aを就け、針路約114°（真方位、以下同じ。）及び約7.8ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）とし、手動操舵により地蔵埼西方の備讃瀬戸東航路を航行した。</p> <p>一等航海士Aは、平成24年9月13日16時55分ごろ、地蔵埼灯台から247°3,200m付近において、左舷前方1海里（M）付近に10数隻の操業中の底引き網漁船群を視認し、これらの中に入らないように針路を約10°右に変えてしばらく航行していたところ、左舷船首約5～10°、0.7～0.8M付近に右方に移動中の漁船を視認した。</p> <p>一等航海士Aは、しばらくして左舷船首方の漁船から北方に発砲スチロールの浮きが延びていることを確認し、同漁船が投網中のさわら流し網漁船（以下「流し網漁船」という。）であると分かった。</p> <p>一等航海士Aは、備讃瀬戸東航路出入り口付近で操業中の底引き網漁船群を左舷側に見て通過中、左舷側に同航船を認めなかったため、左舷側には同航船はいないものと思い、さわら流し網に注意しながら左転を開始した。</p> <p>一等航海士Aは、流し網漁船を避けるつもりで針路をわずかに左方に変えて航行中、流し網漁船が赤旗を振り始めたことから、更に同漁船から離れるつもりで左転を開始したところ、左舷船首約45°1000m付近に南東進するC船を初めて視認し、甲板員Aに右舵一杯及び機関の後進一杯を命じたが、17時17分ごろB船の船首部ランプゲートの左舷側部とC船の船首部のマストとが衝突した。</p> <p>船長Aは、携帯電話で海上保安庁に事故を通報した。</p> <p>C船は、船長Cほか1人が乗り組み、17時00分ごろ、地蔵埼灯台から240°2,500m付近の備讃瀬戸東航路の出口付近において、3回目の引き網を終え、次の操業場所に移動することとし、数分間、鳴門海峡方向に向けて航行したところ、右舷側からの追越し船が船首方に接近してきたので、速力を緩めてしばらくやり過ごすことと</p>

	<p>した。</p> <p>船長Cは、追越し船が自船から離れたことから、周囲に接近する他船がないことを確認した後、針路を約114°及び約7.5knの速力とし、鳴門海峡に向かう船舶と同じ針路としたので、しばらくの間、操舵室の前で漁獲物の選別作業を行っても他船と接近することはないと思い、選別作業を行い、見張りを行わず、自動操舵により航行した。</p> <p>船長Cは、突然、右舷側至近に現れた船体に驚いたが、どうすることもできず、A船押船列と衝突した。</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 東、風力 2、視界 良好</p> <p>海象：潮汐 上げ潮の初期、潮流 西流約1.5～2kn</p> <p>日没時刻：18時12分ごろ</p>
その他の事項	<p>船長Aは、広島県尾道糸崎港出港後約6時間当直を行い、備讃瀬戸東航路香川県高松市男木島付近で一等航海士Aに船橋当直を引き継いで降橋した。</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、B なし、C あり</p> <p>A なし、B なし、C なし</p> <p>A なし、B なし、C なし</p> <p>A船押船列は、地蔵埼南方の備讃瀬戸を南東進中、一等航海士Aが、備讃瀬戸東航路出入り口付近で操業中の底引き網漁船群を左舷側に見て通過中、左舷側に同航船を認めなかったため、左舷側には同航船はいないものと思い込み、前方のさわら流し網漁船が投網する漁網を避けようとし、左舷方に対する見張りを適切に行わずに左転したことから、C船と衝突したものと考えられる。</p> <p>C船は、地蔵埼南方の備讃瀬戸において、次の漁場に向けて南東進中、船長Cが、周囲に接近する他船はいないものと思い込み、漁獲物の選別作業を行い、見張りを行っていなかったことから、A船押船列と衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、地蔵埼南方の備讃瀬戸において、A船押船列及びC船が南東進中、一等航海士Aが、左舷側には同航船はいないものと思い込み、左舷方に対する見張りを適切に行わずに左転し、また、船長Cが、周囲に接近する他船はいないものと思い込み、見張りを行っていなかったため、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"> ・常時適切な見張りをを行い、針路を転じる際には、転じる側の追越し船、同航船等を確認すること。