

船舶事故調査報告書

平成25年8月29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5月1日 06時00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330° 2,000m付近 (概位 北緯34° 17.9′ 東経133° 43.5′)
事故調査の経過	平成24年5月1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 漁船 第六栄幸丸、4.82トン KA3-22501（漁船登録番号）、個人所有 11.60m (Lr) × 2.50m × 0.76m、FRP ディーゼル機関、450kW（動力漁船登録票による）、昭和54年11月13日 B 漁船 第2さくら丸、0.8トン KA3-27474（漁船登録番号）、個人所有 6.19m (Lr) × 1.80m × 0.58m、FRP ディーゼル機関、25馬力（動力漁船登録票による）、平成2年8月30日
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 64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49年8月23日 免許証交付日 平成22年7月26日 (平成28年2月18日まで有効) B 船長B 男性 79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49年11月14日 免許証交付日 平成20年11月25日 (平成26年8月6日まで有効)
死傷者等	なし
損傷	A 船底外板全般に擦過傷、プロペラに曲損 B 船体が操舵室後面付近で二つに分断
事故の経過	A船は、船長Aほか2人が乗り組み、船長Aが単独で操船を行い、

	<p>操舵室左舷側の長椅子に腰を掛けて手動操舵に当たり、多度津港に向けて帰航を開始した。</p> <p>船長Aは、機関回転数の上昇と共に船首が浮上し、船首を見通すことができない死角（以下「船首死角」という。）が生じる状態であったが、前路を見て他船を認めなかったため、前路に他船はいないものと思い、船首死角を補う見張りを行わずに南東進した。</p> <p>船長Aは、発進して1～2分後、機関回転数毎分1,700、対地速力約18ノットになった頃、操舵室前面の窓に波しぶきを受けるようになり、前方が見づらくなったので、回転窓を起動しようとし、操舵室前面の窓際にあるスイッチを入れたとき、平成24年5月1日06時00分ごろA船の船首部とB船の左舷中央部とが衝突した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、05時30分ごろ、多度津港北西方沖の漁場において、きす流し網漁の操業を開始しており、その後、船長Bが、機関を中立として東北東を向いて漂泊し、船首に立って前方を向き、右舷船首部の揚網機を使って揚網を開始した。</p> <p>船長Bは、揚げている網に注意を向けており、長さ約400mの網のうちの約40mを巻き揚げたとき、B船とA船とが衝突した。</p> <p>A船は、衝突後、反転して分断されたB船に接近し、船長A及び甲板員が近くに浮いていた船長BをA船に引き上げ、甲板員Aが携帯電話で海上保安署に通報した。</p> <p>B船は、事故を知ったA船の僚船に載せられ、多度津港に搬送された。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 東北東、風力 1、視界 良好</p> <p>海象：潮汐 上げ潮の末期</p>
<p>その他の事項</p>	<p>A船は、船首のネットローラーによって船首方が見づらい構造であった。</p> <p>B船は、ほぼ正横からのA船との衝突により、操舵室後面付近で船体が二つに分断された。</p> <p>船長Bは、救命胴衣を着用していなかった。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>A あり、B あり</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A船は、多度津港北方沖を手動操舵で南東進中、船長Aが、前路を見て他船を認めなかったため、前路に他船はいないものと思い、船首死角を補う見張りを行っていないことから、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、多度津港北方沖で漂泊してきす流し網を揚網中、船長Bが、揚げている網に注意を向け、見張りを行っていないことから、A船と衝突したものと考えられる。</p>

<p>原因</p>	<p>本事故は、多度津港北方沖において、A船が手動操舵で南東進中、B船が漂泊して揚網中、船長Aが、前路に他船はいないものと思い、船首死角を補う見張りを行っておらず、また、船長Bが、揚げている網に注意を向け、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>
<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"> ・航行中に船首死角を生ずる場合、船首死角を補う見張りを行うこと。 ・操業中も周囲の見張りを行うこと。 ・単独で操業を行う場合は救命胴衣を着用する必要があり、着用は適切に行うこと。