

船舶事故調査報告書

平成26年2月20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（灯浮標）
発生日時	平成25年7月1日 12時40分ごろ
発生場所	香川県丸亀市広島 ^{はしかみ} 鼻北方沖 丸亀市所在の江浦港西防波堤灯台から真方位359° 2.8海里（M）付近 （概位 北緯34° 24.4′ 東経133° 43.0′）
事故調査の経過	平成25年10月2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 第三十八住吉丸 ^{すみよし} 、19トン 260-43896 広島、住吉汽船有限会社 16.00m (Lr) × 5.20m × 2.08m、鋼 ディーゼル機関、662kW、平成16年4月 B 台船 ^{にっとう} 日東7号、約1,631トン なし、日東タグ株式会社 60.0m × 22.0m × 3.5m、鋼 機関なし、平成23年建造
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 37歳 一級小型船舶操縦士 免許登録日 平成16年1月23日 免許証交付日 平成21年7月30日 （平成26年7月29日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	A なし B 左舷船尾部に擦過傷 灯浮標 全損
事故の経過	A船は、船長Aほか1人が乗り組み、空船のB船をえい航して引船列（以下「A船引船列」という。）を構成し、薑鼻北方沖を約5ノット（kn）の対地速力で自動操舵によって北東進した。 船長Aは、薑鼻北東方灯浮標（以下「本件灯浮標」という。）を左舷側に見て航行する頃、本件灯浮標から50m以上離れて航行しているので、B船が少しぐらい流されても、問題ないものと思って航行し

	<p>た。</p> <p>船長Aは、間もなくして海上保安庁から本件灯浮標を沈没させた疑いがある旨の連絡を受け、後日、海上保安庁に出頭することとし、岡山県倉敷市水島港に入港した。</p> <p>船長Aは、海上保安庁の調査において、本件灯浮標に付着していた塗料とB船の船体塗料が一致し、また、本事故発生場所付近で操業していた漁船の本事故発生の通報時刻から、平成25年7月1日12時40分ごろ、江浦港西防波堤灯台から真方位359° 2.8M付近において、B船が本件灯浮標に衝突したことを知った。</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風 なし、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の初期、潮流 西流約1kn</p>
その他の事項	<p>A船は、本事故当時、直径約5cmの合成繊維製えい航索を約40m伸出していた。</p> <p>船長Aは、時々、後方を見てB船の振れ具合を見ていたが、本事故当時、後方を見ていなかった。また、航行中に衝撃を感じなかった。</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、B なし</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A あり、B あり</p> <p>A船引船列は、薑鼻北方沖を北東進中、船長Aが、本件灯浮標から50m以上離れて航行しているので、B船が少しぐらい流されても問題ないものと思ひ、潮流を考慮した針路としていなかったことから、B船の左舷船尾部が本件灯浮標に衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、潮流により、左舷側に圧流され、本件灯浮標に衝突した可能性があると考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、A船引船列が、薑鼻北方沖を北東進中、船長Aが潮流を考慮した針路としていなかったため、B船が本件灯浮標に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"> ・ 航路標識付近を航行する場合、船体及びえい航索の長さ並びに気象及び海象を考慮し、航路標識から十分に離れた針路で航行すること。