

船舶事故等調査報告書

平成26年4月24日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故等番号	2013広第195号
事故等種類	漁具損傷
発生日時	平成25年10月10日 20時20分ごろ
発生場所	香川県多度津町多度津港 多度津港西防波堤灯台から真方位031° 160m付近 (概位 北緯34° 17.0′ 東経133° 44.2′)
事故等調査の経過	平成25年11月8日、本事故の調査を担当する主管調査官（広島事務所）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	A 引船 ^{ひろしま} 広島丸、194トン 134030、江田島海運株式会社 B 台船 ^{てんゆう} 天佑、不詳 なし、備南開発株式会社
乗組員等に関する情報	A 船長A、五級海技士（航海） B 船団長、免状なし
死傷者等	なし
損傷	A なし B なし 漁具 ロープが損傷
事故等の経過	A船は、船長Aほか4人が乗り組み、船首からB船の左舷船尾にえい航索を取り、多度津港西防波堤灯台付近に設置されたたこつぼ縄漁の点滅する標識灯（以下「本件標識灯」という。）及び浅所を避けながら、もう1隻の引船と共にB船の離岸支援作業を行った。 A船は、B船の船首部甲板上の船団長の指揮により、B船の船首を他の引船がえい航する態勢となった頃、B船の左舷船尾を押しして回頭支援中、A船の左舷に本件標識灯が接近したので、B船の左舷船尾を押しして本件標識灯から離れるように操船したが、強い南西流に流され、プロペラに巻き込まないように機関を中立としたものの、平成25年10月10日20時20分ごろ左舷の360°全旋回Z型推進装置（以下「Z型推進装置」という。）に本件標識灯のロープが絡んだ。 船長Aは、船団長に報告してえい航索を外した後、警戒船の協力を得てZ型推進装置に絡んだ本件標識灯のロープを切断し、本船は、離岸支援作業を続けた。
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 東、風力 3、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の末期、潮流 南西流約2ノット

	日没時刻：17時36分
その他の事項	<p>A船は、船首喫水が約3.4m、船尾喫水が約3.6mであった。</p> <p>B船の水面下の深さは、積荷の一部が船尾から水面下5.5mとなっていた。</p> <p>船長A及び船団長は、本件標識灯の設置場所を事前に調べて認識していた。</p> <p>船団長は、B船の積荷が水面下にあったので、B船が水深7m以下の水域に入らないように注意していた。</p> <p>船団長は、船団を指揮する仕事を10年ほど行っていた。</p> <p>たこつぼ縄漁は、たこつぼを付けた枝縄100～200個を10～15m間隔で1本の幹縄に付け、海底にほぼ一直線に延ばして両端に点滅灯を設置していた。</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	なし なし あり <p>A船は、多度津港の西防波堤灯台付近において、B船の離岸支援作業中、潮流に圧流されたことから、本件標識灯のロープがZ型推進装置に絡み、同ロープを損傷したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、A船が、多度津港の西防波堤灯台付近において、B船の離岸支援作業中、潮流に圧流されたため、本件標識灯のロープがZ型推進装置に絡んだ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"> ・船団長は、離岸前に危険な状況を把握した場合、船団との情報を共有するとともに、安全措置を十分に検討した上で離岸すること。