

船舶事故調査報告書

平成30年3月28日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	衝突
発生日時	平成29年8月9日 20時35分ごろ
発生場所	香川県高松市女木島北西方沖 女木島灯台から真方位318° 3.5海里付近 (概位 北緯34° 25.4′ 東経133° 59.5′)
事故の概要	貨物船CSCL TOKYOは、南西進中、また、漁船高栄丸は、操業しながら漂泊中、両船が衝突した。
事故調査の経過	平成29年8月17日、主管調査官（広島事務所）を指名原因関係者から意見聴取実施済
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等	A 貨物船 CSCL TOKYO（中華人民共和国香港特別行政区籍）、 9,858トン 9383510（IMO番号）、DYNAMIC IDEAS LIMITED B 漁船 高栄丸、19トン KA2-1671（漁船登録番号）、個人所有
乗組員等に関する情報	A 航海士A（中華人民共和国籍）、不詳 B 船長B、一級小型・特殊・特定
負傷者	なし
損傷	A 右舷船尾部外板に擦過傷 B 船首部外板に擦過傷等
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 西南西、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の中央期
事故の経過	A 船は、航海士Aほか19人（全員中華人民共和国籍）が乗り組み、女木島北西方沖の備讃瀬戸東航路を約218°の針路及び約14.4ノットの対地速力で航行中、同じ針路及び対地速力でB船と衝突した。 B 船は、船長Bほか2人が乗り組み、平成29年8月9日10時00分ごろ高松市高松港を出港し、女木島北西方沖の漁場でこませ網漁を行っていた。 B 船は、備讃瀬戸東航路内で長さ約350mの漁具を投網して2回目の操業を開始し、船首を東方に向けて漂泊中、船長Bが左舷船首方にA船の灯火を認めたものの何もできず、20時35分ごろその船首部とA船の右舷船尾部とが衝突した。 船長Bは、本事故当時、B船の蓄電池の容量が小さいので搭載していたレーダーを作動させず、また、マストに白色、紅色及び黄色の回転灯を点灯していたものの、トロール以外の漁ろうにに従事していることを示す灯火を表示していなかった。

<p>分析</p>	<p>A船は、女木島北西方沖の備讃瀬戸東航路を南西進中、航海士Aが衝突を避けるための動作をとらなかったことから、前路で漂泊中のB船と衝突したものと考えられるが、航海士Aから情報を得ることができなかったため、衝突を避けるための動作をとらなかった状況を明らかにすることはできなかった。</p> <p>B船は、女木島北西方沖の備讃瀬戸東航路で操業しながら漂泊中、船長Bが、見張りを適切に行っていなかったことから、接近するA船に気付くのが遅れ、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、夜間、女木島北西方沖の備讃瀬戸東航路において、A船が南西進中、B船が操業しながら漂泊中、航海士Aが衝突を避けるための動作をとらず、また、船長Bが見張りを適切に行っていなかったため、両船が衝突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"> ・ 他船と衝突のおそれがあるときは、衝突を避けるための動作をとること。 ・ 操業中でも、レーダーを使用するなどして常時適切な見張りを行うこと。 ・ 夜間、トロール以外の漁ろうに従事している漁船は、法定灯火を表示すること。