

船舶事故調査報告書

令和6年10月23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	令和5年8月11日 09時40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271°300m付近 (概位 北緯34°17.0′ 東経133°44.0′)
事故の概要	漁船茂丸は、えい網しながら西北西進中、また、漁船第八生栄丸は、東南東進中、両船が衝突した。
事故調査の経過	令和5年8月22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手続実施済
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等	A 漁船 茂丸、4.95トン KA3-21893（漁船登録番号）、個人所有 第280-43513号（船舶検査済票の番号） B 漁船 第八生栄丸、4.9トン KA3-26256（漁船登録番号）、有限会社倉本水産 第280-21292号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	A 船長A、一級小型・特殊・特定 B 船長B、二級小型
負傷者	なし
損傷	A 右舷船首部外板に擦過傷 B 船首部外板に割損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風 ほとんどなし、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の中央期
事故の経過	A船は、船長Aが1人で乗り組み、底びき網漁の目的で、多度津港東部の係留地を出航し、同港北西部の漁場に到着した後、漁ろうに従事していることを示す法定形象物を揚げ、船尾部から投網して操業を開始した。 船長Aは、操舵室中央の舵輪の前に立ち、約0.8ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で、手動操舵によりえい網しながら西北西進中、船首方にA船に向かって接近してくるB船を認めたが、航行中のB船が、操業中のA船を避けて航行していくと思い、同じ針路及び速力でえい網を続けた。 船長Aは、A船の船首方至近にB船を認めて危険を感じたが、身構えることしかできず、A船の右舷船首部とB船の船首部とが衝突した。 B船は、船長Bほか1人が乗り組み、香川県三豊市志々島南方沖の養殖施設で作業を終え、レーダーを休止したまま多度津港南部の係留

	<p>地に向けて帰途についた。</p> <p>船長Bは、操舵室中央の舵輪の前に立ち、約15knの速力で、手動操舵により多度津港に向けて東南東進中、船首方を見たところ他船が見当たらなかったため、前路に航行の支障となる船舶はいないと思い、同じ針路及び速力で航行を続けた。</p> <p>B船は、正船首から両舷に約5°ずつの範囲で死角が生じていたため、船長Bが、体を左右に動かして船首方を確認したところ、船首方至近にA船を認めたが、どうすることもできず、A船と衝突した。</p> <p>船長Bは、自船の乗組員と船長Aの負傷の有無を確認した後、海上保安庁に本事故発生の通報を行った。</p> <p>船長Aは、汽笛を鳴らしていれば、B船がA船に気付いて衝突を回避できたかもしれないと本事故後に思った。</p> <p>船長Aは、救命胴衣を着用していた。</p> <p>船長Bは、10kn以上の速力で航行すると船首が浮上し、船首方に死角が生じるが、本事故時、衝突の約5、6分前に船首方を見たところ他船が見当たらなかったため、他船はいないと思い、船首方の死角を補う見張りをしていなかった。</p> <p>B船の乗組員は、全員救命胴衣を着用していた。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図 参照)</p>
<p>分析</p>	<p>A船は、えい網しながら西北西進中、船長Aが、A船に向かって接近してくるB船を認めたが、航行中のB船が操業中のA船を避けて航行していくと思い、継続した見張りを行わなかったことから、B船に対する避航動作が遅れ、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、船首浮上により船首方に死角が生じた状態で東南東進中、船長Bが、船首方を見たところ他船が見当たらず、前路に航行の支障となる船舶はいないと思い、その後、船首方の死角を補う見張りを行わなかったことから、前路で操業中の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>船長Bは、衝突の約5、6分前に船首方を見た際、レーダーを活用せずに目視のみで船首方を確認していたことから、前路で操業中のA船を見落とししたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、A船がえい網しながら西北西進中、B船が船首浮上により船首方に死角が生じた状態で東南東進中、船長Aが、A船に向かって接近してくるB船を認めたが、航行中のB船が操業中のA船を避けて航行していくと思い、継続した見張りを行わなかったため、B船に対する避航動作が遅れ、また、船長Bが、船首方を見たところ他船が見当たらず、前路に航行の支障となる船舶はいないと思い、船首方の死角を補う見張りを行わなかったため、A船に対する避航動作が遅れ、両船が衝突したものと考えられる。</p>

再発防止策	<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">・ 操業中の漁船の船長は、航行中の他船が自船を避けて航行していくと思わず、汽笛を鳴らすなどして注意喚起を行い、更に接近する場合、衝突を避ける措置を採ること。・ 航行中の漁船の船長は、船首浮上により船首方に死角が生じる場合、体を左右に動かすなどして死角を補い、また、常時、周囲の見張りを適切に行うこと。・ 航行中の漁船の船長は、目視で船首方を確認して航行の支障となる船舶がないと思った場合であっても、見落としていることがあるので、レーダーを活用して継続的に周囲の状況を確認すること。・ 死角の生じる船舶の所有者は、新たに船舶を建造する場合には、その設計、建造に際し、できる限り船首方の視界を確保することに留意すること。
--------------	---

付図1 事故発生経過概略図

