

船舶事故調査報告書

令和6年3月27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2月27日 23時49分ごろ
発生場所	香川県高松市稲毛島東方沖 稲毛島灯台から真方位091° 1.9海里（M）付近 （概位 北緯34° 24.6′ 東経134° 10.5′）
事故の概要	貨物船綾音丸は、東南東進中、また、漁船伸栄丸は緩やかに右回頭しながら航行中、両船が衝突した。
事故調査の経過	令和5年3月27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 貨物船 綾音丸、749トン 141667、由良船舶株式会社 B 漁船 伸栄丸、4.9トン KA3-24942（漁船登録番号）、個人所有
乗組員等に関する情報	A 船長A、三級（航海） 航海士A、四級（航海）（履歴限定） 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 船首部外板に破損、船首部ハンドレールに曲損、左舷船尾部外板に擦過傷
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南南西、風力 2、視界 良好 海象：波高 約0.5m、潮汐 上げ潮の初期
事故の経過	A船は、船長A及び航海士Aほか4人が乗り組み、法定灯火を表示し、航海士Aが単独で航海当直に当たり、2台のレーダーをそれぞれノースアップで3Mレンジ及び1Mレンジとし、約11ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で、愛知県名古屋港に向け、備讃瀬戸東航路（以下「航路」という。）を東航していた。 航海士Aは、高松市男木島北方沖を通過後、左舷船首方にA船より速力が約1kn遅い同航船（以下「C船」という。）がいたのでC船の右舷側を追い越そうと航路右側（南側）端付近を航行していたところ、レーダー画面上のC船の船首方約1Mに、AIS情報で把握していた位置にB船を含む3隻の漁船の映像を確認した。 航海士Aは、C船を追い越した後、低速で同航するB船を含む3隻の南方を通過してから航路の中央に針路を向けようとしていたが、左舷船首方約0.6MにB船の集魚灯及び緑灯を視認し、B船が右舷方に移動を始めたので接近しすぎないように少し左転した。

	<p>航海士Aは、B船が右舷船首約30° 約0.4Mになったところでそのまま離れるものと思い、航路の中央に針路を向ける前に後続のC船を確認しようとB船から目を離し、レーダー画面を確認した。</p> <p>航海士Aは、再び右舷方を見たところ、紅灯に変わったB船を至近に認め、B船を避けようと左舵一杯を取り、B船が右舷船尾部付近を通過したが、衝撃音などが聞こえずに衝突したのかどうか分からず、備讃瀬戸海上交通センターにB船と接近したことを通報し、船長Aに船内電話でその旨を報告した。</p> <p>A船は、高松市高松港沖に移動して海上保安部の調査を受け、右舷船尾部外板にB船の塗料が確認された。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、男木島北方沖と香川県さぬき市大串崎北方沖<small>おおくし</small>の間の備讃瀬戸東航路付近において潮流に従って東南東進又は西北西進のえい網を繰り返して底引き網漁を行っていた。</p> <p>船長Bは、約4～5回目のえい網終了後、法定灯火を表示し、船首を次のえい網開始場所の大串崎北方沖（B船の東南東方）に向け、自動操舵を設定して約7～8knの速力で航行を始めた後、リモコン操舵のダイヤル（以下「操舵ダイヤル」という。）を船尾甲板にある操舵コンソールに掛け、船尾甲板で漁獲物の選別作業を開始した。</p> <p>船長Bは、進行方向の周辺の灯浮標などを見て予定進路より北寄りに進んでいると思い、少し南側のえい網開始場所の方向を目視で確認して他船を認めなかったため、自動操舵の設定針路を南側に変えようと操舵ダイヤルを回して右舵を取り、少し右転したところで舵中央に戻そうと舵中央側に回した。</p> <p>船長Bは、操舵ダイヤルが舵中央の位置に戻され、船首がえい網開始場所に向けた針路で自動操舵が設定され、航行を始めたと思い、船尾甲板で漁獲物の選別作業を始め、同作業に意識を向け続けていた。</p> <p>船長Bは、しばらくしてふと船首方を見たところ、至近にA船がいることに気付き、機関を後進としたが間に合わず、A船の右舷船尾部とB船の左舷船首部とが衝突し、更にその反動でB船が右転してA船の右舷船尾部とB船左舷船尾部とが衝突した。</p> <p>船長Bは、自動操舵の設定針路を南側に変えようと操舵ダイヤルを操作した際、舵中央の位置に戻したつもりであったが、僅かに右舵の状態では止めてしまったのではないかと本事故後に思った。</p> <p>（付図1 推定航行経路図 参照）</p>
<p>分析</p>	<p>A船は、東南東進中、航海士Aが、船首方を左舷から右舷に航行して0.4Mの距離となったB船が、A船から離れていくと思ってB船から視線を外し、レーダー画面で左舷後方の他船を確認しながら航行を続けたことから、B船が右回頭を続けて接近していることに気付くのが遅れ、左舵一杯を取ったものの、B船と衝突したものと考えられる。</p>

	<p>航海士 A は、航路の中央に針路を向けようとしていたことから、B 船から視線を外し、レーダー画面で左舷船尾方を後続する C 船などの状況を確認していたものと考えられる。</p> <p>B 船は、東南東進から緩やかに右回頭しながら航行中、船長 B が、自動操舵の設定針路の変更を行った後、B 船が自動操舵により直進しているものと思ひ、漁獲物の選別作業に意識を向けて航行を続けたことから、A 船と接近していることに気付くのが遅れ、A 船が至近になったところで機関を後進としたものの間に合わず、A 船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長 B は、B 船の自動操舵の設定針路を南側に変えようと操舵ダイヤルを操作した際、操舵ダイヤルが僅かに右舵の状態であったことから、B 船が緩やかに右回頭を続けたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、A 船が、東南東進中、B 船が、東南東進から緩やかに右回頭しながら航行中、航海士 A が、船首方を左舷から右舷に航行した B 船が A 船から離れていくと思ひ、B 船から視線を外してレーダー画面で左舷後方の他船を確認しながら航行を続け、また、船長 B が、自動操舵の設定針路の変更を行った後、B 船が自動操舵により直進しているものと思ひ、漁獲物の選別作業に意識を向け、航行を続けたため、両船が衝突したものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</p>	<p>今後の同種事故等の再発防止及び被害の軽減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"> ・ 当直航海士は、漁船と近距離で行き会う時は、漁船が選別作業などに従事し、不安定な動きをすることがあることを考慮し、漁船が十分に離れるまで、見張りを継続すること。 ・ 漁船の船長は、漁場を移動する際は、漁獲物の選別などの作業を行わず、操船に集中すること。

付図1 推定航行経路図

