

船舶事故調査報告書

平成30年8月22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30年4月22日 08時30分ごろ
発生場所	香川県坂出市小瀬居島東方沖 小瀬居島灯台から真方位079° 1.1海里（M）付近 （概位 北緯34° 22.6′ 東経133° 52.4′）
事故の概要	プレジャーボートdolphinVは、漂流中、また、プレジャーボート貞廣丸は、西北西進中、両船が衝突した。
事故調査の経過	平成30年4月26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 プレジャーボート dolphinV、4.2トン 232-42704香川、個人所有 B プレジャーボート 貞廣丸、5トン未満（長さ7.05m） 280-34203香川、個人所有
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 右舷中央部ハンドレールに曲損、操舵室の前面及び右舷側面の窓 ガラス並びに右舷側壁に破損 B 船首部外板に擦過傷
気象・海象	気象：天気 霧、風 なし、視程 約50m 海象：海上 平穏、潮汐 低潮時 香川県全域には、4月22日02時23分に濃霧注意報が発表され、本事故当時も継続中であつた。
事故の経過	A船は、船長Aが1人で乗り組み、家族及び友人4人を乗せ、小瀬居島東方沖の釣り場で、船首を北方に向け、主機を中立運転として漂流した。 船長Aは、後部甲板の右舷側で釣りを行っていた。 同乗者4人は、2人が前部甲板の両舷側で、2人が後部甲板の両舷側でそれぞれ釣りを行っていた。 A船は、船長Aが、右舷方から接近するB船を約20mに認め、大声を出したものの、B船と衝突した。 船長Aは、本事故当時、操舵室のレーダーを0.5Mレンジに設定し、作動させていた。 船長Aは、操舵室に携帯式の簡易エアークラクションを備えていたが、本事故当時、霧中信号を行っていなかった。 船長Aは、レーダーを監視していれば、早めに接近するB船に気が

	<p>付いて回避行動を取っていたかもしれないと本事故後に思った。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、友人1人を乗せ、小瀬居島北方沖の釣り場に向け、約13.5ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で手動操舵により同島東方沖を西北西進していた。</p> <p>B船は、船長Bが、GPSプロッターを見ながら操船中、船首方至近にA船を認め、主機を中立運転としたが、A船と衝突した。</p> <p>B船は、レーダーを装備していなかった。</p> <p>船長Bは、直ちに停止できる速力で航行すればよかったと本事故後に思った。</p> <p>船長A及び船長Bは、いずれも気象情報を入手しておらず、出航時の視程が約1kmであり、本事故の発生直前から急に視界が悪化したと本事故後に思った。</p>
<p>分析</p>	<p>A船は、霧で視界制限状態となった小瀬居島東方沖で釣りをしながら漂泊中、船長Aが、レーダーを使用するなど周囲の見張りを適切に行っていなかったことから、接近するB船に気付くのが遅れ、大声を出したものの、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、霧で視界制限状態となった小瀬居島東方沖を西北西進中、船長Bが、約13.5knの速力で航行し、前路の見張りを適切に行っていなかったことから、前路で漂泊中のA船に至近となって気付いたものの避けることができず、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、霧で視界制限状態となった小瀬居島東方沖において、A船が漂泊中、B船が西北西進中、船長Aがレーダーを使用するなど周囲の見張りを適切に行っておらず、また、船長Bが約13.5knの速力で航行し、前路の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>再発防止策</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"> ・漂泊中であっても、視界の状況を考慮し、レーダー他あらゆる手段により見張りを行って接近する他船を見落とさないこと。 ・霧中においては、対水速力を有しない場合であっても、有効な音響による信号(霧中信号)を実施すること。 ・視界制限状態にある水域又はその付近を航行する場合には、あらゆる手段により見張りを適切に行い、回避行動がとれる速力とすること。 ・最新の気象予報の把握に努めること。