

船舶事故等調査報告書

平成27年2月26日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故等番号	2014広第136号
事故等種類	衝突
発生日時	平成26年8月2日 00時20分ごろ
発生場所	香川県三豊市三崎北北西方沖 三豊市所在の讃岐三崎灯台から真方位347° 1.4海里（M）付近 （概位 北緯34° 17.1′ 東経133° 33.1′）
事故等調査の経過	平成26年8月4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 貨物船 ^{エスジエイ グロウリイ} S J GLORY（大韓民国籍）、1,545トン 9415868（IMO番号）、SJ MARINE CO.,LTD B 漁船 第八 ^{ミウエイ} 弘栄丸、4.8トン OY3-22063（漁船登録番号）、個人所有 第271-28026号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	A 航海士A（二等航海士）（インドネシア共和国籍）、免状不詳 B 船長B、二級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定
死傷者等	なし
損傷	A 左舷船首部に擦過傷 B えい網用やぐらに曲損等
事故等の経過	A船は、航海士Aほか9人（大韓民国籍4人、ミャンマー連邦共和国籍4人及びインドネシア共和国籍1人）が乗り組み、航海士A及び甲板手が船橋当直に就き、法定灯火を表示し、約10ノットの対地速力で、自動操舵により三崎北西沖を東北東進した。 航海士Aは、レーダー画面で右舷船首方約4.5Mに停船しているB船を感知したので、より安全に通過するために針路を3°左へ向け、B船を右舷方に見て通過することができるものと思い、その後、針路及び速力を保持して航行を続けた。 航海士Aは、右舷船首方約0.5MにB船の紅灯を視認し、B船が北西進していることに気付き、探照灯で急速に約5回以上のせん光を発したが、B船の動きに変化がなかったので、手動操舵に切り替え、右舵一杯を甲板手に令し、B船の船尾付近を通過した。 航海士Aは、衝突を回避できたと思って航行を続けていたところ、平成26年8月2日00時23分ごろ海上保安庁から漁船との接近について問合せがあった後、香川県坂出市坂出港に向かうよう指示を受け、同港に入港後、海上保安庁の捜査を受け、衝突の事実を知った。 B船は、船長Bが1人で乗り組み、00時10分ごろ約7km/hの

	<p>対地速力でえい網を始め、三崎北方沖を北西進した。</p> <p>船長Bは、船尾甲板でリモコンを持ち、手動操舵で操船しながら、漁獲物の選別作業をしていたところ、波音に気付いて左舷方至近にA船を認め、避航動作をとる間もなく、00時20分ごろ、B船の船尾部にあるえい網用のやぐらとA船の左舷船首部とが衝突した。</p>
気象・海象	<p>気象：天気 霧雨、風向 東、風力 3、視程 約5M</p> <p>海象：潮汐 上げ潮の末期</p>
その他の事項	<p>航海士Aは、本事故発生場所付近を航行した経験が豊富であった。</p> <p>A船の喫水は、船首約1.70m、船尾約3.80mであった。</p> <p>B船は、約150mの漁具をえい網し、底引き網漁業に従事していた。</p> <p>船長Bは、A船が発したせん光に気付かなかった。</p> <p>船長Bは、本事故当時、約4回目のえい網を開始し、船尾甲板右舷側で左舷方を向いてしゃがみ、漁獲物の選別作業を行っていた。</p> <p>B船は、トロールに従事中の船舶であることを示す法定灯火のうち、船尾灯が故障中で点灯していなかった。</p>
分析 乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析	<p>A あり、B あり</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A船は、三崎北北西方沖を東北東進中、航海士Aが、B船を右舷方に見て通過することができるものと思い、B船に対する見張りを適切に行っていなかったことから、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、三崎北北西方沖をえい網しながら北西進中、船長Bが、漁獲物の選別作業に意識を集中し、見張りを行っていなかったことから、A船の接近に気付かず、A船と衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、三崎北北西方沖において、A船が東北東進中、B船がえい網しながら北西進中、航海士Aが、B船を右舷方に見て通過することができるものと思い、B船に対する見張りを適切に行っておらず、また、船長Bが、漁獲物の選別作業に意識を集中し、見張りを行っていなかったため、両船が衝突した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"> ・ 船首方に他船を認めた場合には、衝突のおそれの有無を適切に判断するとともに、十分に余裕のある時期に衝突を避けるための動作をとること。 ・ 操業中の漁船であっても、常時適切な見張りを行うこと。 ・ 故障した法定の灯火設備は、速やかに整備し、法定灯火を適切に表示すること。