

船舶事故調査報告書

平成30年6月20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2月14日 20時13分ごろ
発生場所	香川県小豆島町地蔵埼西南西方沖（備讃瀬戸東航路） 地蔵埼灯台から真方位261° 1.4海里（M）付近 （概位 北緯34° 24.7′ 東経134° 12.5′）
事故の概要	貨物船S GLORIAは、西北西進中、また、漁船神宮丸は、えい網しながら西北西進中、両船が衝突した。
事故調査の経過	平成30年2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 S GLORIA（大韓民国籍）、1,569トン 9352286（IMO番号）、SEATRAS MARINE CO.,LTD B 漁船 神宮丸、4.9トン KA3-23578（漁船登録番号）、一般社団法人香川県漁 船リース事業協会
乗組員等に関する情報	A 船長A（大韓民国籍）、一級航海士免状（大韓民国発給） B 船長B、一級小型・特殊・特定
負傷者	なし
損傷	A 左舷船首部外板に擦過傷 B オーニング支柱材及び櫓に擦過傷等
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北、風速 約2.7m/s、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の末期、潮流 西流約1.2ノット (kn)
事故の経過	A 船は、船長Aほか12人（大韓民国籍1人、インドネシア共和国 籍4人、ミャンマー連邦共和国籍7人）が乗り組み、スチールコイル 約1,270tを載せ、法定灯火を表示し、船長Aが甲板手と共に船 橋当直に当たり、約10.6knの速力（対地速力、以下同じ。）で、備 讃瀬戸東航路を自動操舵により西北西進していた。 船長Aは、3Mレンジに設定したレーダーで前路を確認したとこ ろ、航行の支障となる他船を認めなかったため、船橋後部の海図室で 作業を行うこととした。 船長Aは、甲板手と雑談をしながら海図室での作業を行ったのち、 操舵スタンドの前に立って操船指揮をとっていたところ、海上保安庁 からの連絡を受けてB船と衝突したことを知った。 B船は、船長Bが1人で乗り組み、トロールにより漁ろうに従事し ていることを示す灯火を表示し、約2.6knの速力でえい網ながら 自動操舵により西北西進していた。

	<p>船長Bは、操舵室で椅子に腰を掛け、食事を取りながら操船中、衝撃を感じてA船と衝突したことを知った。</p> <p>B船は、レーダー、GPSプロッター及び電子ホーンを装備していた。</p> <p>船長Bは、ふだんから視界の良い日はレーダーの電源を切っており、本事故時、食事をとって後方の見張りが疎か<small>おろそ</small>になっていたと本事故後に思った。</p>
分析	<p>A船は、備讃瀬戸東航路を西北西進中、船長Aが、前路に航行の支障となる他船がないものと思い、甲板手と雑談をしながら船橋後部の海図室で作業を行っていて見張りを適切に行っていなかったことから、前路でえい網中のB船に気付かず、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、備讃瀬戸東航路をえい網しながら西北西進中、船長Bが、操舵室で椅子に腰を掛け、食事をとって後方の見張りを適切に行っていなかったことから、後方から接近するA船に気付かず、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、備讃瀬戸東航路において、A船及びB船が共に西北西進中、船長A及び船長Bが共に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>
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"> <li>・航行中は、雑談などをせず、常時適切な見張りを行うこと。</li> <li>・操船者が食事をする場合、船舶の往来が少ない場所に移動するとともに、目視で後方を確認したり、レーダーを使用したりするなどして後方に対しても見張りを厳重に行うこと。</li> </ul>