

船舶事故調査報告書

平成30年7月18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27日 23時34分ごろ
発生場所	香川県多度津町高見島東方沖（備讃瀬戸南航路） 高見港南防波堤灯台から真方位070° 2.5海里（M）付近 （概位 北緯34° 19.3′ 東経133° 43.7′）
事故の概要	貨物船OCEAN GEMは、東北東進中、また、漁船明力丸は、北東進中、両船が衝突した。
事故調査の経過	平成30年3月20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 OCEAN GEM（中華人民共和国香港特別行政区籍）、9,892トン 9576882（IMO番号）、OCEAN GEM LIMITED B 漁船 明力丸、4.4トン KA3-21595（漁船登録番号）、個人所有
乗組員等に関する情報	A 船長A（ミャンマー連邦共和国籍）、免状不詳 航海士A（ミャンマー連邦共和国籍）、免状不詳 B 船長B、一級小型・特殊・特定
負傷者	なし
損傷	A 左舷中央部外板に擦過傷 B 右舷船尾部外板に折損等
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 南西、風力 3、視程 約5～6M 海象：波高 約1.0m、潮汐 下げ潮の中央期、潮流 東流約1.9ノット（kn）（備讃瀬戸）
事故の経過	A船は、船長A及び航海士Aほか18人（全員ミャンマー連邦共和国籍）が乗り組み、法定灯火を表示し、航海士Aが甲板手1人と共に船橋当直につき、備讃瀬戸南航路を約12.2knの速力（対地速力、以下同じ。）で自動操舵により東北東進していた。 航海士Aは、右舷船首約10～15° 約1MにB船の紅色の灯火を認め、A船の右舷方を通過するようには見たので、海図室で作業を始めた。 航海士Aは、甲板手から紅色の灯火が見えなくなった旨の報告を受け、船橋前部に戻ったところ、B船の灯火を船首方至近に認めた。 A船は、航海士Aが、すぐに右舵一杯を取り、左舷ウイングからB船の灯火が見えたので、無事に通過したものと思い、航行を続けた。 A船は、備讃瀬戸海上交通センターからVHF無線電話で問合せ及び停船指示を受け、香川県坂出市坂出港外で海上保安庁の船体検査を

	<p>受けたところ、B船と衝突したことが判明した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、法定灯火を表示し、底引き網をえい網しながら、備讃瀬戸南航路を約2.3knの速力で手動操舵により北東進中、船長Bが、ふと船尾方を見たところ、A船が至近に接近していることに気付いたものの、どうすることもできず、右舷船尾部とA船の左舷中央部とが衝突した。</p> <p>B船は、法定灯火以外に船尾甲板の作業灯及び船尾に紅色の灯火を点灯していた。</p> <p>船長Bは、えい網中、灯火を表示しているので航行船がB船を避けてくれるものと思い、船尾方の見張りを行っていなかった。</p>
<p>分析</p>	<p>A船は、備讃瀬戸南航路を東北東進中、航海士Aが、右舷船首方約1MにB船の紅色の灯火を認めた際、A船の右舷方を通過するものと思い、海図室に入っていて見張りを行っていなかったことから、B船と接近していることに気付くのが遅れ、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、備讃瀬戸南航路を北東進中、船長Bが、航行船がえい網中のB船を避けてくれるものと思い、船尾方の見張りを行っていなかったことから、A船と接近していることに気付くのが遅れ、A船と衝突したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、備讃瀬戸南航路において、A船が東北東進中、B船が北東進中、航海士Aが海図室に入っていて見張りを行っておらず、また、船長Bが船尾方の見張りを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"> ・航行中、前路に他船を認めた場合、他船の進路を避け、安全に通過するまで継続して他船に対する見張りを行うこと。 ・操業中であっても、レーダー等を活用して船尾方を含む全周に渡って見張りを行うこと。