

船舶事故調査報告書

令和元年10月23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31年4月20日 04時23分ごろ
発生場所	香川県多度津町二面島西南西方沖 二面島灯台から真方位232° 1海里（M）付近 （概位 北緯34° 17.5′ 東経133° 36.3′）
事故の概要	コンテナ船TRIUMPHは、東進中、また、油タンカー海晴丸は、東北東進中、両船が衝突した。
事故調査の経過	平成31年4月23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 コンテナ船 TRIUMPH（バハマ国籍）、9,549トン 9342798（IMO番号）、CONTINENT MARITIME S.A. B 油タンカー 海晴丸、748トン 141154、新居浜海運株式会社、住華運輸株式会社、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構（船舶所有者）、有限会社春陽（船舶借入人）
乗組員等に関する情報	A 船長（フィリピン共和国籍）、免状不詳 B 船長B、四級（航海） 航海士B、四級（航海）
負傷者	なし
損傷	A 右舷船尾部外板に凹損を伴う擦過傷 B 左舷船首部フェアリーダに破損、左舷船首ハンドレールに曲損、船橋左舷外板に凹損
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 北西、風力 4、視界 良好 海象：波高 約0.5m
事故の経過	A 船は、船長Aほか16人（全員フィリピン共和国籍）が乗り組み、法定灯火を表示し、船長Aが操船指揮に当たり、甲板手1人を手動操舵に当たらせ、約14ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）でB船を追い越した後、B船を右舷後方約0.7M離し、約12knの速力で東北東進していた。 A 船は、船長Aが、備讃瀬戸南航路西口付近で先行する他船に追いつく状況となったので、同船と船間距離を保って航行することとし、約085°の針路（真方位、以下同じ。）として後方を確認せずに約8knの速力まで減速したところ、右舷船尾部とB船の左舷船首部とが衝突した。 B 船は、船長B及び航海士Bほか5人が乗り組み、法定灯火を表示し、航海士Bが単独の船橋当直に当たり、約078°の針路及び約1

	<p>2 knの速力で自動操舵により航行していた。</p> <p>航海士Bは、船橋で揚荷計画の作成、気象予報、通峡予定海域の潮流情報の入手等の作業をしていたところ、衝撃を感じ、前方を見て減速したA船と衝突したことを知った。</p>
分析	<p>A船は、約12 knの速力で東進中、船長Aが、右舷船尾方のB船の動静を把握しておらず、先行する他船との船間距離を保とうとして約8 knの速力まで減速したことから、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、約12 knの速力で東北東進中、航海士Bが、先行するA船の動静を把握しておらず、船橋で作業をしながら自動操舵で航行を続けたことから、A船が減速して接近していることに気付かず、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、A船が約12 knの速力で東進中、B船が約12 knの速力で東北東進中、船長Aが、右舷船尾方のB船の動静を把握しておらず、先行する他船との船間距離を保とうとして約8 knの速力まで減速し、また、航海士Bが、先行するA船の動静を把握しておらず、船橋で作業をしながら自動操舵で航行を続けたため、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"> ・ 船橋当直者は、前後の船舶と連なって航行する場合、先行船及び後続船に対する適切な見張りを行うこと。