

船舶事故調査報告書

令和元年6月26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6月22日 19時44分ごろ
発生場所	備讃瀬戸東航路 小槌島灯台から真方位287° 1.1海里付近 (概位 北緯34° 24.1′ 東経133° 54.1′)
事故の概要	貨物船 ^{エスエス} SS LUNAは、西南西進中、また、漁船 ^{ひで} 日の出丸は、えい網しながら西南西進中、両船が衝突した。
事故調査の経過	平成30年7月12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 SS LUNA（大韓民国籍）、1,920トン 9450959（IMO番号）、SEAN SHIPPING.CO.,LTD B 漁船 日の出丸、4.9トン KA3-16143（漁船登録番号）、個人所有
乗組員等に関する情報	A 船長A（大韓民国籍）、二級航海士免状（大韓民国発給） B 船長B、二級小型・特殊・特定
負傷者	なし
損傷	A 球状船首及び左舷船尾部外板に擦過傷 B 右舷船側部外板に擦過傷、オーニング用支柱に曲損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南東、風速 約1m/s、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の初期 日没時刻：19時20分ごろ
事故の経過	A 船は、船長Aほか9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4人）が乗り組み、船長Aが甲板手と共に船橋当直に当たり、法定灯火を表示して備讃瀬戸東航路を約10.4ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で西南西進中、船長Aが、海図台で船位を確認しながら航行した後、船首方至近にB船を認め、右舵一杯を取ったが、B船と衝突した。 B 船は、船長Bが1人で乗り組み、法定灯火を表示して備讃瀬戸東航路を約1knの速力でえい網しながら西南西進していた。 船長Bは、船尾方約500mにA船を視認した際、マスト灯2個が垂直に並んでいるのを認めたので、A船がB船に向かってきていることを知り、A船が速力の遅い操業中のB船を避けながら追い越してくれると思い、A船の動向を見ながら同じ針路及び速力でえい網を続けた。 B 船は、A船が船尾方約100mとなったとき、船長Bが衝突の危険を感じて右舵を取ったが、A船と衝突した。

	<p>船長Bは、避航を促すことができるよう、有効な音響による信号を行うことができる手段を講じていればよかったと本事故後に思った。</p>
分析	<p>A船は、西南西進中、船長Aが、海図台で船位を確認しながら航行を続けたことから、B船に気付くのが遅れ、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、えい網しながら西南西進中、船長Bが、接近するA船を視認したものの、A船が速力の遅い操業中のB船を避けながら追い越してくれると思い、A船が船尾方約100mとなるまで同じ針路及び速力でえい網を続けたことから、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船及びB船が共に西南西進中、船長Aが、海図台で船位を確認しながら航行を続け、また、船長Bが、接近するA船を視認したものの、A船が速力の遅い操業中のB船を避けながら追い越してくれると思い、A船が船尾方約100mとなるまで同じ針路及び速力でえい網を続けたため、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"> ・ 備讃瀬戸のような多数の漁船が操業している航路を航行中は、漁船の動きを注視するなど、常時、周囲の適切な見張りを行うこと。 ・ 漁労に従事している船舶は、接近する他船に避航を促す必要がある場合に備え、有効な音響による信号を行うことができる手段を講じておくとともに、避航の様子を見せずに接近する他船に対し、有効な音響による信号を行い、その後も同船に避航の様子が無い場合には、同船との衝突を避けるための措置を採ること。