

船舶事故調査報告書

令和3年2月24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	令和2年6月5日 04時50分ごろ
発生場所	長崎県佐世保市宇久島東方沖 黒母瀬灯台から真方位063° 5.2海里（M）付近 （概位 北緯33° 17.0′ 東経129° 16.7′）
事故の概要	貨物船SL ARCHIは、南南東進中、また、漁船栄進丸は、東北東進中、両船が衝突した。
事故調査の経過	令和2年6月10日、主管調査官（長崎事務所）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 SL ARCHI（大韓民国籍）、1,887トン 8712398（IMO番号）、SEOIL AGENCY CO.,LTD B 漁船 栄進丸、4.9トン NS3-505292（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） 航海士A（大韓民国籍）、三級航海士免状（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 球状船首部に擦過傷 B 左舷中央部外板の破口等
気象・海象	気象：天気 霧、風向 南、風力 2、視界 不良 海象：海上 平穏 本事故当時、長崎西海上に海上濃霧警報が発表されていた。
事故の経過	A船は、船長A及び航海士Aほか16人（大韓民国籍3人、インドネシア共和国籍13人）が乗り組み、航海灯を表示して宇久島東方沖を約11ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で自動操舵により南南東進していた。 航海士Aは、霧により視界が悪くなり、3Mレンジとしたレーダーで周囲を確認したところ、航行の支障となる他船の映像を認めなかったため、接近する他船はいないと思い、同じ針路及び速力で航行中、右舷船首方に白色灯を認め、手動操舵に切り替えて左舵を取った後、右舷方にB船を認め、B船との衝突を回避できたと思い、航行を続けた。 A船は、海上保安庁からVHF無線電話で停船するように連絡を受けて漂泊していたところ、海上保安庁により損傷が確認された。 B船は、船長Bが1人で乗り組み、霧により視界が制限された宇久島東方沖の漁場に至り、0.5Mレンジとしたレーダーで周囲を確認

	<p>したところ、他船の映像を認めなかったので、接近する他船はいないと思い、漁具を投入することとし、約5knの速力に減じ、航海灯及び作業灯を表示して自動操舵により東北東進した。</p> <p>船長Bは、右舷側に続いて船尾側から漁具を投入した後、船体に衝撃を感じ、A船と衝突したことを知った。</p>
<b>分析</b>	<p>A船は、霧により視界が制限された状況で南南東進中、航海士Aが、3Mレンジのレーダーで航行の支障となる他船の映像を認めず、接近する他船はいないと思い、約11knの速力で航行を続けたことから、右舷船首方から接近するB船に気付いて左舵を取ったものの、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、霧により視界が制限された状況で東北東進中、船長Bが、0.5Mレンジのレーダーで他船の映像を認めず、接近する他船はいないと思い、漁具の投入作業に集中していたことから、左舷船首方から接近するA船に気付かず、A船と衝突したものと考えられる。</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、霧により視界が制限された状況において、A船が南南東進中、B船が東北東進中、航海士Aが、約11knの速力で航行を続け、また、船長Bが、漁具の投入作業に集中していたため、両船が衝突したものと考えられる。</p>
<b>再発防止策</b>	<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>・ 視界が制限された水域を航行する場合には、船長に昇橋を要請し、霧中信号を吹鳴して安全な速力とすること。</li> <li>・ 操業中は、漁具の投入作業に集中せず、常時、周囲の見張りを適切に行うこと。</li> <li>・ レーダーは、適宜レンジを切り替えるなど調整し、他船の早期発見に努めること。</li> </ul>