

船舶事故調査報告書

令和3年3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3月1日 18時21分ごろ
発生場所	愛知県田原市伊良湖岬南南東方沖 伊良湖岬灯台から真方位165°2.7海里（M）付近 （概位 北緯34°32.1 東経137°01.8）
事故の概要	貨物船ZENITH BUSANは、北北東進中、また、漁船栄漁丸は、操業しながら南南東進中、両船が衝突した。
事故調査の経過	令和2年3月18日、主管調査官（横浜事務所）を指名原因関係者から意見聴取手続実施済
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 ZENITH BUSAN（大韓民国籍）、4,713トン 9524217（IMO番号）、DAEHO SHIPPING CO.,LTD.（船舶所有者）KUMJIN SHIPPING LTD.（船舶管理会社） B 漁船 栄漁丸、11トン AC2-4190、（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）、一級航海士免状（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 左舷中央部外板に擦過傷 B 船首部外板に損壊
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 北東、風力 3、視界 良好 海象：波高 約0.3m、潮汐 上げ潮の初期
事故の経過	A船は、船長A及び航海士Aほか12人（大韓民国籍3人、インドネシア共和国籍1人、ベトナム社会主義共和国籍1人、ミャンマー連邦共和国籍7人）が乗り組み、約11ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で北北東進中、航海士Aが左舷船首方約5MにB船を認めた。 航海士Aは、レーダーの映像で、B船が動いていないことを知り、また、右舷正横約0.5MにA船とほぼ同じ速力の同航船2隻の動静を監視しながら、同じ針路及び速力で航行を続けた。 航海士Aは、B船がA船左舷船首方約0.3Mまで接近していることに気づき、急いで針路を右方に約2～3°取り、汽笛を吹鳴し、昼間信号灯でB船に注意喚起を行ったものの、A船の左舷中央部とB船の船首部とが衝突した。 航海士Aは、B船が動いていないことを認め、同航船2隻の動静に注意を向けていたので、えい網中のB船がA船に接近していることに

	<p>気付くのが遅れたと本事故後に思った。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、漂泊して桁網を引き揚げて魚を船尾甲板に揚げた後、桁網を海中に降ろし、船長Bが、操舵室で前方を見たところ、他船が見当たらなかったため、自動操舵により針路を南南東に向け設定し、約5knの速力でえい網を始めた。</p> <p>B船は、船長が船尾甲板で漁獲物の選別作業を行っていたところ、A船に衝突した。</p>
分析	<p>A船は、北北東進中、航海士Aが、B船が動いていないのを認め、右舷正横の同航船2隻の動静を意識を向けて同じ針路及び速力で航行を続けたことから、B船が動いて左舷船首方から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、漂泊した後、船長Bが、付近に他船がないと思い、えい網しながら南南東進し、船尾甲板で漁獲物の選別作業を行っていたことから、A船がB船に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船が北北東進中、B船がえい網しながら南南東進中、航海士Aが、右舷正横の同航船2隻の動静を意識を向け、同じ針路及び速力で航行を続け、また、船長Bが、付近に他船がないと思い、船尾甲板で漁獲物の選別作業を行っていたため、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、航行中、特定の方向の航行船のみに意識を向けることなく、常時、周囲の見張りを適切に行うこと。 ・船橋当直者は、操業中の漁船が漂泊していても動き出すことがあるので、継続して動静を監視すること。 ・1人乗り組みの船長は、航行中に船橋を離れて作業を行うことなく、常時、周囲の見張りを適切に行うこと。