

船舶事故調査報告書

令和3年7月28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10月21日 02時05分ごろ
発生場所	愛媛県大洲市青島北北東方沖 伊予青島灯台から真方位023° 3.4海里（M）付近 （概位 北緯33° 47.3′ 東経132° 30.2′）
事故の概要	貨物船兼砂利運搬船青竜丸は、北東進中、また、漁船三嶋丸は、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	令和2年12月9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 貨物船兼砂利運搬船 青竜丸、499トン 134803、株式会社大和商会 B 漁船 三嶋丸、4.9トン EH3-25135（漁船登録番号）、個人所有
乗組員等に関する情報	A 船長A、四級（航海） 機関長A、五級（航海） B 船長B、一級小型・特殊・特定
負傷者	なし
損傷	A 船首部外板に擦過傷 B 左舷中央部ブルワークに亀裂、後部甲板のオーニングに曲損等
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南南西、風速 約4m/s、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の中央期
事故の経過	A船は、船長A及び機関長Aほか3人が乗り組み、機関長Aが単独で船橋当直に当たり、法定灯火を表示して3Mレンジでヘッドアップ表示させたレーダーを起動し、約10ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で、自動操舵により北東進していた。 機関長Aは、レーダーで右舷船首方約2.5MにB船を探知し、エコートレイルの状況からB船が漂泊していると思った。 機関長Aは、左舷船首方を同航する内航船を追い越す態勢となり、同船に意識を向けて航行を続けていたところ、船首部に衝撃を感じ、周囲を見回してB船と衝突したことを知った。 船長Aは、衝撃で目覚めて昇橋し、A船をB船に寄せた後、船長Bの負傷の有無を確認し、航海士に指示して海上保安庁に通報させた。 B船は、船長Bが1人で乗り組み、法定灯火及びトロールにより漁ろうに従事していることを示す灯火を表示し、船長Bが、操縦席に腰を掛けて操船に当たり、えい網しながら約2.4knの速力で、手動操舵により西南西進していた。

	<p>船長Bは、左舷船首方に右方に向かって航行するA船の灯火を認め、A船もB船に気付いており、A船がB船を避けて航行していくと思ひ、同じ針路及び速力で航行を続けていたところ、A船との距離が小さくなり、衝突の危険を感じて左舵を取ったものの、A船と衝突した。</p> <p>船長Bは、携帯電話で自身が所属する漁業協同組合の担当者に本事故の発生を連絡し、漁業協同組合の担当者は、海上保安庁に通報した。</p>
分析	<p>A船は、北東進中、機関長Aが、レーダー映像のみで右舷船首方に認めていたB船が漂泊していると判断し、左舷船首方を同航する内航船を追い越すことに意識を向けて航行を続けたことから、右舷方から接近するB船に気付かず、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、A船もB船に気付いており、A船がB船を避けて航行していくと思ひ、同じ針路及び速力で航行を続けたことから、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船が北東進中、B船がえい網しながら西南西進中、機関長Aが、レーダー映像のみで右舷船首方のB船が漂泊していると判断し、左舷船首方を同航する内航船を追い越すことに意識を向けて航行を続け、また、船長Bが、A船がB船を避けて航行していくと思ひ、同じ針路及び速力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、船首方両舷側に他船を認めた場合、一方の船舶の動静にのみ意識を向けることなく、周囲の見張りを適切に行うこと。 ・ 船橋当直者は、レーダー映像に加え、目視により他船の動静を監視すること。 ・ 漁船の船長は、えい網中であっても他船が自船の動静を把握していない場合があるので、早めに衝突を避けるための動作をとること。