

船舶事故調査報告書

令和4年5月25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3年7月13日 03時25分ごろ
発生場所	石川県輪島市舳倉島東方沖 舳倉島灯台から真方位077° 9.4海里付近 (概位 北緯37° 53.2′ 東経137° 06.7′)
事故の概要	貨物船 ^{エルガ} ELGAは、南東進中、また、漁船 ^{きよらい} 漁来丸は、はえ縄を投入しながら東北東進中、両船が衝突した。
事故調査の経過	令和3年7月14日、主管調査官（神戸事務所）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 ELGA（トーゴ共和国籍）、3,741トン 9153745（IMO番号）、FERANTO ASSETS CORP.（船舶所有者）、NAVIS SHIPPING LLC（船舶管理会社） B 漁船 漁来丸、6.54トン IK2-4002（漁船登録番号）、個人所有 第244-22677号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	A 船長A（ロシア連邦籍）、免状不詳 航海士A（ロシア連邦籍）、免状不詳 B 船長B、一級小型・特殊・特定
負傷者	なし
損傷	A 右舷中央部外板に擦過傷 B 左舷船首部外板に亀裂及び擦過傷、同外板の防舷材に一部欠落
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 南西、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の中央期
事故の経過	A 船は、船長A及び航海士Aほか11人（全員ロシア連邦籍）が乗り組み、航海士A及び乗組員1人が船橋当直につき、レーダーを作動させ、舳倉島東方沖を約14ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で南東進していた。 航海士Aは、目視で周囲を確認し、右舷船首方に数隻の操業中の漁船の灯火を見たものの、それら以外に他船を認めなかったため、他に支障となる船はいないと思い、航行を続けていたところ、A船の右舷中央部とB船の左舷船首部とが衝突した。 航海士Aは、本事故当時、右舷船首方にいた数隻の操業中の漁船の灯火の中にB船の灯火が紛れて、接近するB船に気付かなかったと本事故後に思った。 B船は、船長Bが1人で乗り組み、漁場で約4knの速力ではえ縄を投入しながら東北東進していた。

	<p>船長Bは、左舷船首方に南東進中のA船を認めたものの、まだ距離があるので、はえ縄の残り10本を投入し終わってから避航すればよいと思い、同じ針路及び速力で操業を続けていたところ、左舷船首方至近となったA船に気づき、機関を後進にしたものの、B船とA船とが衝突した。</p>
分析	<p>A船は、南東進中、航海士Aが、右舷船首方に数隻の操業中の漁船の灯火を認めた際、目視のみで見張りを行っていたことから、他船の灯火に紛れて接近する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、はえ縄を投入しながら東北東進中、船長Bが、左舷船首方に南東進中のA船を認めた際、まだ距離があり、残りの10本を投入し終わってから避航すればよいと思い、同じ針路及び速力で操業を続けたことから、左舷船首方から接近するA船に気付かず、左舷船首至近となったA船に気付いて機関を後進としたものの、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船が南東進中、B船が東北東進中、航海士Aが、右舷船首方に数隻の操業中の漁船の灯火を認めた際、目視のみで見張りを行っていたため、他船の灯火に紛れて接近するB船に気付かず、また、船長Bが、左舷船首方に南東進中のA船を認めた際、まだ距離があり、残りの10本を投入し終わってから避航すればよいと思い、同じ針路及び速力で操業を続けたため、左舷船首方から接近するA船に気付かず、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"> ・ 船橋当直者等は、航行中、レーダーを適宜使用しながら目視による見張りを励行し、常時、適切な見張りを行うこと。 ・ 操業中、接近する他船を認めた場合、適宜、同船の動静を監視するとともに周囲の適切な見張りを行うこと。