

船舶事故調査報告書

令和5年10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5年2月23日 14時36分ごろ
発生場所	愛媛県今治市比岐島南東方沖 比岐島灯台から真方位110° 3.76海里（M）付近 （概位 北緯34° 02.2′ 東経133° 10.1′）
事故の概要	貨物船第二十八進宏丸は、北西進中、また、漁船朝日丸は、西北西進中、両船が衝突した。
事故調査の経過	令和5年3月20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 第二十八進宏丸、748トン 142323、進宏海運株式会社 B 漁船 朝日丸、9.3トン EH2-4099（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） B 船長B、二級小型・特殊・特定
負傷者	なし
損傷	A 右舷船首部に擦過傷 B 左舷船首部に亀裂及び擦過傷
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 北西、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏
事故の経過	A 船は、船長Aほか5人が乗り組み、銅スラグ約2,150tを載せ、船長Aが単独の船橋当直に当たり、約12.5ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で自動操舵により北西進していた。 船長Aは、船首方約1Mに操業中の漁船2隻を認め、同漁船を避航するため右転した後、原針路に戻し、航行を続けていたところ、右舷正横やや後方約50mに接近してくるB船を視認した。 船長Aは、主機を後進としたものの、A船の右舷船首部とB船の左舷船首部とが衝突した。 船長Aは、船首方の漁船2隻の動静を目視で確認することに意識が向き、B船に気付くのが遅れたと本事故後に思った。 船長Aは、操業中の漁船は思わぬ動きをすることがあるので、漁船の動静を確認する際、昼間は、レーダーより主に目視で確認していた。 B船は、船長Bが1人で乗り組み、約16knの速力で、手動操舵により西北西進していた。 船長Bは、操舵室で操縦席に腰を掛け、左舷方に北西進中のA船を

	<p>認めましたが、A船よりB船の速力が大きく、A船の船首方を航行できると思い、同じ針路及び速力で航行を続けた。</p> <p>船長Bは、右舷船首方約1Mに、南南西進して操業中の漁船2隻を認め、同漁船の動静に意識を向けながら西北西進中、船首方至近に接近したA船を認め、主機を後進としたもののA船と衝突した。</p>
分析	<p>A船は、北西進中、船長Aが、船首方で操業中の漁船に意識を向けて航行を続けたことから、右舷正横やや後方から接近する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>船長Aは、操業中の漁船は思わぬ動きをすることがあるので、船首方で操業中の漁船に意識を向けていたものと考えられる。</p> <p>B船は、西北西進中、船長Bが、左舷方を北西進するA船を認めた際、A船よりB船の速力が大きく、A船の船首方を通過できると思い、右舷船首方に認めた操業中の漁船に意識を向けて航行を続けたことから、A船と接近していることに気付くのが遅れ、A船と衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、A船が北西進中、B船が西北西進中、船長Aが、船首方で操業中の漁船に意識を向けて航行を続け、右舷正横やや後方から接近するB船に気付くのが遅れ、また、船長Bが、左舷方を北西進するA船を認めた際、A船よりB船の速力が大きく、A船の船首方を通過できると思い、右舷船首方に認めた操業中の漁船に意識を向けて航行を続けたため、A船と接近していることに気付くのが遅れ、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、レーダーを使用するなどして、全周に渡って常時適切な見張りを行うこと。 ・ 船長は、周囲に他船を認めた場合、特定の船舶の動静にのみに意識を向けることなく、周囲の見張りを適切に行うこと。 ・ 船長は、周囲に航行船を認めた場合、確実に通過するまで継続的に見張りを行うこと。