

船舶事故調査報告書

令和6年7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5年5月1日 21時16分ごろ
発生場所	香川県高松市 ^{かぶと} 兜島北東方沖 カナワ岩灯標から真方位048° 1.1海里（M）付近 （概位 北緯34° 26.0′ 東経134° 08.8′）
事故の概要	貨物船 ^{シエン ウエイ} SHENG WEI 1は、西北西進中、また、漁船 ^{えびす} 戎丸は、東南東進中、両船が衝突した。
事故調査の経過	令和5年5月16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 SHENG WEI 1（ベリーズ国籍）、2,953トン 9542245（IMO番号）、HE XIN INTERNATIONAL SHIPPING LIMITED B 漁船 戎丸、4.9トン KA3-29755（漁船登録番号）、個人所有
乗組員等に関する情報	A 船長A（中華人民共和国籍）、免状不詳 B 船長B、一級小型・特殊・特定
負傷者	なし
損傷	A 右舷船首部外板に擦過傷 B レーダースキャナーに亀裂、右舷灯に破損、 ^{やぐら} 櫓及び揚網機に曲損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風 なし、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の末期
事故の経過	A船は、船長Aほか12人（中華人民共和国籍8人、ベトナム社会主義共和国籍3人、ミャンマー連邦共和国籍1人）が乗り組み、約9.1ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で兜島北東方沖を西北西進した。 A船は、同じ針路及び速力で航行を続けていたところ、右舷船首部とB船の右舷船首部とが衝突した。 B船は、船長Bが1人で乗り組み、法定灯火を表示し、レーダーを0.75Mレンジとし、底引き網をえい網しながら、約1.5knの速力で、自動操舵で東南東進した。 船長Bは、衝突の約2～3分前に船首方にA船の両舷灯を視認したが、A船が操業中のB船を避けてくれると思い、後部甲板で漁獲物の選別を行いながら、同じ針路及び速力で航行を続けたところ、B船の右舷船首部とA船の右舷船首部とが衝突した。 B船は、船長Bが、海上保安庁に事故の通報をした後、自力で帰港

	<p>した。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図 参照)</p>
分析	<p>A船は、西北西進中、同じ針路及び速力で航行を続けたことから、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aから情報が得られなかったことから、衝突に至る状況を明らかにすることができなかった。</p> <p>B船は、東南東進中、船長Bが、A船の両舷灯を船首方に視認した際、A船が操業中のB船を避けてくれると思い、後部甲板で漁獲物の選別を行いながら、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船が西北西進中、B船が東南東進中、A船が、同じ針路及び速力で航行を続け、また、船長Bが、A船の両舷灯を船首方に視認した際、A船が操業中のB船を避けてくれると思い、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"> ・ 船長は、航行中、常時適切な見張りをを行い、接近する他船と十分な距離を取って航行すること。 ・ 漁船の船長は、操業中においても、船首方に他船の両舷灯を認めた場合、他船が避けてくれると思わず、早期に避航動作を取ることが望ましい。

付図1 事故発生経過概略図

