

船舶事故調査報告書

平成30年7月18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	平成30年1月23日 00時49分ごろ
発生場所	香川県小豆島町地蔵埼西方沖（備讃瀬戸東航路） 地蔵埼灯台から真方位264° 2.5海里付近 （概位 北緯34° 24.7′ 東経134° 11.2′）
事故の概要	貨物船DONGMYUNG ACEは、東南東進中、また、貨物船第二十さだ丸は、東南東進中、両船が衝突した。
事故調査の経過	平成30年1月25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 DONGMYUNG ACE（大韓民国籍）、1,722トン 9152325（IMO番号）、DONGMYUNG SHIPPING CO.,LTD B 貨物船 第二十さだ丸、488トン 134207、盛徳海運建設株式会社
乗組員等に関する情報	A 船長A（大韓民国籍）、二級航海士免状（大韓民国発給） 航海士A（ミャンマー連邦共和国籍）、締約国資格受有者承認証 二級航海士（大韓民国発給） B 船長B、四級（航海） 航海士B、六級（航海）
負傷者	なし
損傷	A 船尾部外板に凹損 B 球状船首に凹損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 西、風速 約2.0～3.0m/s、視界 良好 海象：波高 約0.5m、潮汐 上げ潮の末期（宇野）、潮流 西流約0.9ノット（kn）（備讃瀬戸）
事故の経過	A船は、船長A及び航海士Aほか9人（大韓民国籍2人、ミャンマー連邦共和国籍6人、インドネシア共和国籍1人）が乗り組み、法定灯火を表示し、航海士Aが甲板手1人と共に船橋当直につき、備讃瀬戸東航路を約9knの速力（対地速力、以下同じ。）で自動操舵により東南東進していた。 A船は、航海士Aが、追越し船であるB船が十分に安全な距離をとってA船を追い越すものと思い、航路に沿って針路及び速力を保持していたところ、B船が船尾方至近に接近していることに気付き、船橋から昼間信号灯で注意喚起を行うとともに汽笛を吹鳴したものの、船尾部とB船の球状船首とが衝突した。 B船は、船長B及び航海士Bほか4人が乗り組み、法定灯火を表示

	<p>し、航海士Bが単独で船橋当直につき、備讃瀬戸東航路を約1.1knの速力で自動操舵により東南東進していた。</p> <p>B船は、航海士Bが、レーダーで正船首方にA船を認めた際、針路を左方に約3°変更したので、A船の左舷側を通過すると思い、携帯電話を操作しながら東南東進中、ふと前方を見たところ、船首方至近にA船を認め、回避することができず、A船と衝突した。</p>
分析	<p>A船は、備讃瀬戸東航路を東南東進中、航海士Aが、追越し船であるB船が十分に安全な距離をとってA船を追い越すものと思い、B船に対する見張りを適切に行っていなかったことから、B船が船尾方至近に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、備讃瀬戸東航路を東南東進中、航海士Bが、レーダーで正船首方にA船を認めた際、針路を左方に約3°変更したので、A船の左舷側を通過すると思い、携帯電話を見ていてA船に対する見張りを適切に行っていなかったことから、西流約0.9knの潮流を受けてA船に接近する状態で航行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、備讃瀬戸東航路において、A船及びB船が共に東南東進中、航海士A及び航海士Bがいずれも見張りを適切に行っていなかったため、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"> ・ 自船に接近する他船を認めた場合、安全に通過するか否かを判断できるよう見張りを継続して行うこと。 ・ 他船を追い越そうとする場合は、常時適切な見張りを行うとともに追い越される他船の進路を避け、十分に安全な船間距離を保つこと。