

船舶事故調査報告書

令和3年4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9月12日 02時18分ごろ
発生場所	高知県土佐清水市足摺岬南西方沖 足摺岬灯台から真方位236°17.7海里付近 (概位 北緯32°33.8 東経132°43.8 )
事故の概要	ロールオン・ロールオフ貨物船 琉球エクスプレス5は、西南西進中、また、漁船第十一幸丸は、南東進中、両船が衝突した。
事故調査の経過	令和2年9月25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 ロールオン・ロールオフ貨物船 琉球エクスプレス5、 10,034トン 143005、マルエーフェリー株式会社 B 漁船 第十一幸丸、19トン KO2-7051（漁船登録番号） 株式会社幸丸 第281-42729号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	A 船長A、一級（航海） 航海士A、三級（航海） B 船長B、一級小型・特殊・特定 甲板員B、甲板部航海当直部員の資格認定有り
負傷者	なし
損傷	A 左舷船首部外板に擦過傷 B 船首部に凹損等
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 東、風力 4、視界 良好 海象：波高 約0.5m
事故の経過	A船は、船長A及び航海士Aほか13人が乗り組み、自動操舵で約22.7ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で西南西進していた。 船橋当直の航海士Aは、右舷船首方に針路を交差するB船を初認後、B船の方位に変化がないので、針路を右に5°取り、航行を続けていたところ、B船がA船の正船首方至近で左転したので、慌てて汽笛を吹鳴して右舵一杯としたが、A船の左舷船首部がB船の船首部に衝突した。 航海士Aは、針路を右に5°取った後、B船を右舷船首方に見る状態だったが、B船の方位がA船の右舷船首方から正船首方に徐々に変化したので、B船がA船の船首方を通過すると思っていた。 B船は、船長B及び甲板員Bほか13人が乗り組み、自動操舵で約

	<p>7 kn の速力で南東進中、船橋当直の甲板員 B が、左舷船首方から接近する A 船を視認しながら航行を続け、A 船の方位に変化がなく、B 船に向かってきていたので、危険を感じ、A 船の船尾を通過しようと左転したところ、船首部が A 船の左舷部に衝突した。</p> <p>甲板員 B は、方位に変化がない状態の A 船に対して、汽笛を吹鳴しなかった。</p>
<p><b>分析</b></p>	<p>A 船は、西南西進中、航海士 A が、前路で針路を交差する B 船を認めた際、B 船が A 船の船首方を通過すると思い、B 船を右舷船首方に見た状態で航行を続けたことから、至近で左転した B 船を見て、慌てて右転したが、B 船と衝突したものと考えられる。</p> <p>航海士 A は、針路を右に 5 ° 取った後、B 船を右舷船首方に見る状態だったが、B 船の方位が右舷船首方から正船首方に徐々に変化したことから、B 船が A 船の船首方を通過すると思ったものと考えられる。</p> <p>B 船は、南東進中、甲板員 B が、左舷方から接近する A 船に対し、A 船の方位に変化がなく、危険を感じ、A 船の船尾を通過しようと左転したことから、A 船と衝突したものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、夜間、A 船が西南西進中、B 船が南東進中、航海士 A が、前路で針路を交差する B 船が A 船の船首方を通過すると思い、B 船を右舷船首方に見て航行を続け、また、甲板員 B が、左舷方から接近する A 船に危険を感じ、A 船の船尾を通過しようと左転したため、両船が衝突したものと考えられる。</p>
<p><b>再発防止策</b></p>	<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"> <li>・ 船橋当直者は、他船を避航する際、他船に避航している意図が分かるように早期に大幅に針路変更を行うこと。</li> <li>・ 船橋当直者は、他船の動作に疑念を生じた際、ためらわず汽笛を吹鳴し、適切な動作を採ること。</li> </ul>