

船舶事故調査報告書

令和3年10月6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12月9日 10時30分ごろ
発生場所	高知県 <small>むろと</small> 室戸市室戸岬南西方沖 室戸岬灯台から真方位217° 2.1海里付近 (概位 北緯33° 13.2′ 東経134° 09.0′)
事故の概要	砂利採取運搬船第八和丸 <small>かず</small> は、西進中、また、漁船恵裕丸 <small>けいゆう</small> は、北進中、両船が衝突した。
事故調査の経過	令和2年12月15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 砂利採取運搬船 第八和丸、498トン 131738、株式会社勇和マリン B 漁船 恵裕丸、9.88トン K02-5696（漁船登録番号）、個人所有 第282-15678号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	A 船長A、五級（航海） 航海士A、六級（航海） B 船長B、一級小型・特殊・特定
負傷者	なし
損傷	A 左舷中央部外板に擦過傷 B 右舷船首部外板に亀裂を伴う擦過傷
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 東、風力 3、視界 良好 海象：波高 約0.5m、潮汐 上げ潮の末期
事故の経過	A船は、船長A及び航海士Aほか3人が乗り組み、レーダーを作動させ、航海士Aが船橋当直に当たり、自動操舵により約10ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で西進した。 航海士Aは、左舷船首方に針路及び速力を保って北進するB船を認めましたが、漁船は近くなってから避航する船が多いので、いずれB船がA船を避けるものと思った。 A船は、同じ針路及び速力で西進中、航海士Aが、至近に迫ったB船が北進を続けるのを見て右転したものの、A船の左舷中央部と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、帰航することとし、船長Bが、操舵室の椅子に右舷側を背にして腰を掛けて左舷前方に視線を向け、本船を自動操舵により約6knの速力で北進させた。 B船は、船長Bが、ふと右舷方を振り返ったところ、右舷から左舷方に向かう西進中のA船を至近に気付き、機関を後進一杯としたもの

	の、A船と衝突した。
分析	<p>A船は、西進中、航海士Aが、左舷船首方に北進するB船を認めた際、いずれB船がA船を避けてくれるものと思い、同じ針路及び速力で航行を続けたことから、至近に迫ったB船が北進を続けるのを見て右転したものの、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、北進中、船長Bが、操舵室の椅子に右舷側を背にして腰を掛け、視線を左舷前方に向けて自動操舵で航行を続けたことから、左舷方に向かうA船に気付くのが遅れ、A船と衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、A船が西進中、B船が北進中、航海士Aが、左舷船首方に北進するB船を認めた際、同じ針路及び速力で航行を続け、また、船長Bが、視線を左舷前方に向けて航行を続けたため、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"> ・ 船橋当直者は、前路を横切る態勢の漁船を認めた場合、いずれ自船を避けてくれると思わず、続けて監視をし、余裕のある時機に注意喚起信号を吹鳴して、衝突の危険が迫った場合、衝突を避けるための動作をとること。 ・ 船橋当直者は、特定の方向のみ視線を向ける姿勢で腰掛けるのではなく、全周に渡って常時適切な見張りを行うこと。