

船舶事故調査報告書

令和4年7月6日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	乗揚
発生日時	令和3年12月3日 05時12分ごろ
発生場所	愛知県南知多町日間賀島西方沖 角石灯標から真方位119°60m付近 (概位 北緯34°42.3′ 東経136°59.3′)
事故の概要	貨物船XING YUAN 7は、北進中、浅所に乗り揚げた。
事故調査の経過	令和3年12月7日、主管調査官（横浜事務所）を指名 原因関係者から意見聴取実施手続済
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等	貨物船 XING YUAN 7（トーゴ共和国籍）、2,228トン 9163544（IMO番号）、EXPRESS OCEAN LIMITED（中華人民 共和国香港特別行政区籍）
乗組員等に関する情報	船長（中華人民共和国籍）、締約国資格受有者承認証 船長（トーゴ 共和国発給） 航海士A（ベトナム社会主義共和国籍）、締約国資格受有者承認証 一等航海士（トーゴ共和国発給）
負傷者	なし
損傷	船尾部船底外板及び中央部船底外板の一部に凹損
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 北東、風力 3、視程 約5海里（M） 海象：波高 約0.6m、潮汐 高潮時（衣浦） 日出時刻：06時42分ごろ
事故の経過	<p>本船は、船長ほか10人（ベトナム社会主義共和国籍2人、ミャンマー連邦共和国籍5人、中華人民共和国籍3人）が乗り組み、約8ノット（kn）の対地速力で北北東進中、航海士Aが、前直から引き継いで甲板手（以下「甲板手A」という。）と共に当直していた。</p> <p>航海士Aは、レーダーで右舷船首約45°2～3M付近に10数隻以上の漁船群（以下「本件漁船群」という。）を認め、最接近距離を計測したところ、本船の前路至近を0.3Mで左方に横切る針路で西進している状況を確認した。</p> <p>航海士Aは、甲板手Aに予定針路である013°（真方位、以下同じ。）よりも針路を約3～4°右に取るよう指示した。航海士Aは、本件漁船群が前路を通過した後、電子海図で前路至近の角石灯標東方沖の浅所（以下「本件浅所」という。）域を航行していることに気付いて予定針路に戻すよう針路約355°を指示し、左舵を取ったものの、本船が本件浅所に乗り揚げた。</p> <p>航海士Aは、本事故前、電子海図で本件浅所周囲が浅所を示す水色で表されていたのを見ていたが、本件漁船群を避航することに意識を</p>

	<p>集中し、船位を確認する余裕がなく、本件浅所に向かって接近していることに気付かず、また、船長に連絡する時間もなかったと本事故後に思った。</p> <p>船長は、夜間命令簿において、各航海士に、航海当直中、必要な場合はいつでも連絡することと記載し、その旨を指示していた。</p>
分析	<p>本船は、日間賀島西方沖を北北東進中、航海士 A が、本船の前路至近を左方に横切る本件漁船群を認め、右舵を取って本件漁船群に意識を集中しながら航行したことから、本件浅所に向かって接近していることに気付かず、本件漁船群を避航したのち、電子海図で本件浅所を認めて左舵を取って避けようとしたものの、本件浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、本船が日間賀島西方沖を北北東進中、航海士 A が、本船の前路至近を左方に横切る本件漁船群を認め、右舵を取って本件漁船群に意識を集中しながら航行したため、本件浅所に向かって接近していることに気付かず、本件浅所に乗り揚げ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"> ・航海当直者は、付近に浅所が存在する海域を航行する際、自船の位置を確実に把握し、浅所に接近しないように操船すること。 ・航海当直者は、付近に浅所が存在する海域を航行中、輻輳する漁船群等を避航する場合、針路変更することだけに頼らず、早めに大幅に減速又は停止して同漁船群を通過させること。 ・航海当直者は、自身のみで操船を行うことが難しいと感じた場合、早めに船長に状況を報告し、昇橋を求めること。