

船舶事故調査報告書

令和5年3月22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3年12月9日 14時55分ごろ
発生場所	伊良湖水道南方沖 神島灯台から真方位104° 2.7海里（M）付近 （概位 北緯34° 32.2′ 東経137° 02.4′）
事故の概要	コンテナ船 <sup>エスアイティーンシー ヨツカイイチ</sup> SITC YOKKAICHIは、北進中、また、液化ガス運搬船 <sup>こうしゅう</sup> 第十一幸秀丸は、南東進中、両船が衝突した。
事故調査の経過	令和3年12月16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 コンテナ船 SITC YOKKAICHI（中華人民共和国香港特別行政区籍）、9,566トン 9638331（IMO番号）、SITC YOKKAICHI SHIPPING COMPANY LIMITED B 液化ガス運搬船 第十一幸秀丸、747トン 143154、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構、藤井綱海運株式会社
乗組員等に関する情報	A 船長A（中華人民共和国籍）、一級甲板高級船員（中華人民共和国発給） 航海士A（中華人民共和国籍）、三級甲板高級船員（中華人民共和国発給） B 船長B、三級（航海） 航海士B、六級（航海）
負傷者	なし
損傷	A 左舷船首部外板に曲損、球状船首に破口を伴う凹損等 B 船首部外板に曲損、球状船首に凹損等
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 西、風力 2、視界 良好 海象：波向 東北東、波高 約1.5m、潮汐 下げ潮の末期
事故の経過	A船は、船長及び航海士Aほか15人（全員中華人民共和国籍）が乗り組み、コンテナ503TEUを積載し、愛知県名古屋港に向けて阪神港神戸区を出港し、航海士A及び操舵手1人が船橋当直に就き、船長Aが在橋した状態で、伊良湖水道南方沖を約15ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で自動操舵により北北東進していた。 航海士Aは、左舷方約4Mに伊良湖水道航路を南東進するB船を初めて認めたのち、伊勢湾第1号灯浮標と伊勢湾第2号灯浮標との間でB船と接近するおそれがあったので、VHF無線電話（以下「VHF」という。）の16チャンネルで英語を使用してB船を呼び出した

	<p>ものの、B船から応答を得ることができなかった。</p> <p>航海士Aは、約1.3knまで減速したのち、再びVHFでB船を呼び出したものの、B船から応答が得られなかったので、VHFの16チャンネルのまま、B船にA船の船尾を通過するよう呼び掛けた。</p> <p>航海士Aは、A船を僅かに左転させて北進を始めたのち、しばらくして左舷船首方約1.3MとなったB船が左転したことを認め、慌ててVHFの16チャンネルで左舷対左舷と呼び掛け、A船を僅かに右転させたものの、B船が左転を終えて東進を始めたのを認め、様子を見ようとしてA船を左転させて北北西進した。</p> <p>船長Aは、左舷船首至近となったB船が右転を始めたのを見て危険を感じ、操舵手に右舵一杯を指示して主機を半速力前進としたものの、間に合わず、A船の船首部とB船の船首部とが衝突した。</p> <p>B船は、船長B及び航海士Bほか5人が乗り組み、無臭ブタン約695tを積載し、千葉県千葉港に向けて三重県四日市港を出港し、出港操船に続いて船長が操船に、航海士Bが操船の補助に当たり、伊良湖水道北西方沖を約1.2knの速力で自動操舵により南東進していた。</p> <p>船長Bは、伊勢湾沖ノ瀬灯浮標を通過する頃、伊良湖水道付近を見渡し、B船の航行に影響を及ぼすような船舶が見当たらず、また、航海士Bは伊良湖水道航路を通航した経験が十分にあったので、航海士Bに操船を任せても問題ないと思い、航海士Bに当直を委ねて降橋し、航海士Bが単独の船橋当直に就いた。</p> <p>航海士Bは、伊良湖水道航路に入航した頃、右舷船首方約7Mに北北東進するA船を初めて認め、伊良湖水道航路を北進して名古屋港に向かう船舶だと思い、南東進を続けた。</p> <p>航海士Bは、伊良湖水道航路を出航し、伊勢湾第2号灯浮標西方沖の変針点に達した頃、右舷船首方約1.3MにA船が北進していたものの、A船が伊良湖水道航路に向けていずれ左転するので、B船が先に左転すればA船も左転してB船の船尾を航行すると思い、B船を左転させて東進を始めた。</p> <p>航海士Bは、しばらくしてVHFから英語でB船の船名及び左舷対左舷という声が聞こえたので、A船が右転するつもりだと思い、自動操舵のまま右転して東南東進を始めたのち、右舷船首方至近で右転せずに接近を続けるA船に衝突する危険を感じ、手動操舵で右舵一杯としたものの、間に合わず、A船とB船とが衝突した。</p>
<p><b>分析</b></p>	<p>A船は、伊良湖水道南方沖を北進中、航海士Aが、左舷船首方約1.3MのB船が左転したことを認めた際、様子を見ようとしてA船を左転させて北北西進したことから、B船に著しく接近し、A船とB船とが衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aが、伊良湖水道を航行するに当たり、在橋していたものの、自ら操船を行わなかったことは、本事故の発生に関与した可能性があ</p>

	<p>ると考えられる。</p> <p>B船は、伊良湖水道南方沖を南東進中、航海士Bが、右舷船首方約1.3MにA船が北進していたものの、A船がいずれ左転するので、B船が先に左転すればA船も左転してB船の船尾を航行すると思い、B船を左転させて東進を始めたことから、A船に著しく接近し、A船とB船とが衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bが、伊良湖水道を航行するに当たり、航海士Bに当直を委ねて降橋し、自ら操船を行わなかったことは、本事故の発生に關与した可能性があると考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、伊良湖水道航路南方沖において、A船が北進中、B船が南東進中、両船が互いに接近する状況下、航海士Aが、B船が左転した際に様子を見ようとしてA船を左転させて北北西進し、また、航海士Bが、B船が先に左転すればA船も左転してB船の船尾を航行すると思い、B船を左転させて東進を始めたため、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>・ 操船者は、変針点付近で他船と接近する際、相手船の協力が得られないと安全に通過できないことが考えられる場合には、自船の変針点であっても変針を行わず、相手船と適切な距離を保つこと。</li> <li>・ 操船者は、VHF等の相手船からの呼び掛けでは、お互いの意思が確実に伝わっていない状態で、相手の行動を勝手に予測して行動しないこと。</li> <li>・ 操船者は、他船と接近する際、相手船の意図若しくは動作を理解することができないときには、汽笛等を使用して警告信号を行い、相手船の意図を確認すること。</li> <li>・ 操船者は、他船と接近する際、相手船に明確に針路を変更したことが分かるよう、小刻みな変針を行わないこと。</li> <li>・ 船長は、狭水道を航行する際には、自ら操船指揮をとること。</li> </ul>