本報告書は、令和６年１１月２８日に公表した報告書を、令和６年１２月１９日に公表した正誤表により訂正したものです。

船舶事故調査報告書

令和６年１０月２３日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決
委　　員　　伊　藤　裕　康（部会長）
委　　員　　上　野　道　雄
委　　員　　岡　本　満喜子

事故種類	衝突
発生日時	令和６年４月１６日　２０時４３分ごろ
発生場所	関門港響航路 響新港西１号防波堤東灯台から真方位０１１°　１，１２０m付近 （概位　北緯３３°　５７．９′　東経１３０°　４６．３′）
事故の概要	ロールオン・ロールオフ貨物船琉球（りゅうきゅう）エキスプレス５は、響航路を北進中、また、セメント運搬船宝満山（ほうまんざん）丸は、西進中、両船が衝突した。 琉球エキスプレス５は、球状船首及び右舷外板に破口を伴う凹損等を生じ、また、宝満山丸は、左舷中央部外板に破口等を生じた。
事故調査の経過	令和６年４月２３日、本事故の調査を担当する主管調査官（門司事務所）ほか１人の地方事故調査官を指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等 Ｌ×Ｂ×Ｄ、船質 機関、出力、進水等	Ａ　ロールオン・ロールオフ貨物船　琉球エキスプレス５、１０，０３４トン １４３００５、マルエーフェリー株式会社（Ａ社） １６８．７０m×２６．６０m×１９．２０m、鋼 ディーゼル機関、１３，２８０kW、平成２９年５月 Ｂ　セメント運搬船　宝満山丸、２，４００トン １４３０９２、鶴丸海運株式会社、若鶴海運株式会社（Ｂ社） ８６．４９m×１４．６０m×８．００m、鋼 ディーゼル機関、１，６１８kW、平成２９年１０月
乗組員等に関する情報	Ａ　船長Ａ　５２歳 一級海技士（航海） 免　許　年　月　日　平成１４年１２月２日 免状交付年月日　令和４年１０月１１日 免状有効期間満了日　令和９年１２月１日 Ｂ　船長Ｂ　４８歳 三級海技士（航海） 免　許　年　月　日　平成１３年３月２日 免状交付年月日　令和２年８月１２日 免状有効期間満了日　令和７年８月１１日

	航海士Ｂ　５３歳 三級海技士（航海） 免　許　年　月　日　平成７年５月２５日 免 状 交 付 年 月 日　令和元年１１月１１日 免状有効期間満了日　令和６年１２月２１日
死傷者等	なし
損傷	Ａ　球状船首に破口を伴う凹損及び曲損、右舷外板に複数の破口を伴う凹損等 Ｂ　左舷中央部外板に破口、荷役機に圧壊、操舵室左舷ウイングに圧壊等
気象・海象	気象：天気　晴れ、風向　西南西、風力　３、視界　良好 海象：波高　約１．０ｍ、潮汐　下げ潮の末期
事故の経過	Ａ船は、船長Ａほか１５人が乗り組み、車両７４台、貨物２，４２６．９６ｔを積載し、令和６年４月１６日２０時３０分ごろ、沖縄県那覇市那覇新港に向け、関門港響新港区を出発した。 Ａ船は、船長Ａが操船を行い、２人の航海士をそれぞれ機関制御盤の操作とレーダーの見張りに、甲板手を操舵に当たらせて北進した。 船長Ａは、航路航行中に横切り関係でＢ船が接近する可能性があるとの報告を航海士から事前に受けていたので、Ａ船が響航路に入航するに当たり、Ｂ船に自船の存在を知らせる目的で、２０時３９分ごろ、Ｂ船に対して探照灯を数回照射した。 Ａ船は、２０時４０分ごろ、Ｂ船に変針や減速といった避航動作が認められなかったので、船長Ａから指示を受けた航海士が、ＶＨＦにより、Ｂ船に対し、Ａ船がＢ船の前路を通過する旨を伝えた。 Ａ船は、Ｂ船の了解を得た後、Ｂ船がＡ船の船尾を通過しやすいように１３ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）から約１５knに増速して北進した。 船長Ａは、ＶＨＦで交信後、約１分経過してもＢ船が避航動作をとらないので、２０時４２分ごろ、再度、Ｂ船とＶＨＦで交信し、Ａ船を避航するように要請した。 船長Ａは、Ｂ船から右舵を取る旨の応答を受けたが、Ｂ船の針路に明確な変化がないまま、Ｂ船から針路を定めた旨の応答を受けた。 Ａ船は、船長Ａが、針路及び速力に変化がないＢ船に対し、再度、大角度の変針及び減速を要請したが、引き続きＢ船の針路に明確な変化がないので、至近に迫ったＢ船との衝突を避ける目的で左転して機関を停止したものの、２０時４３分ごろ、船首部とＢ船の左舷中央部とが衝突した。 船長Ａは、衝突後、本事故の発生を海上保安庁へ通報し、Ｂ船の救助を依頼した。 Ａ船は、自力での航行が可能であったので、響航路外で待機後、関

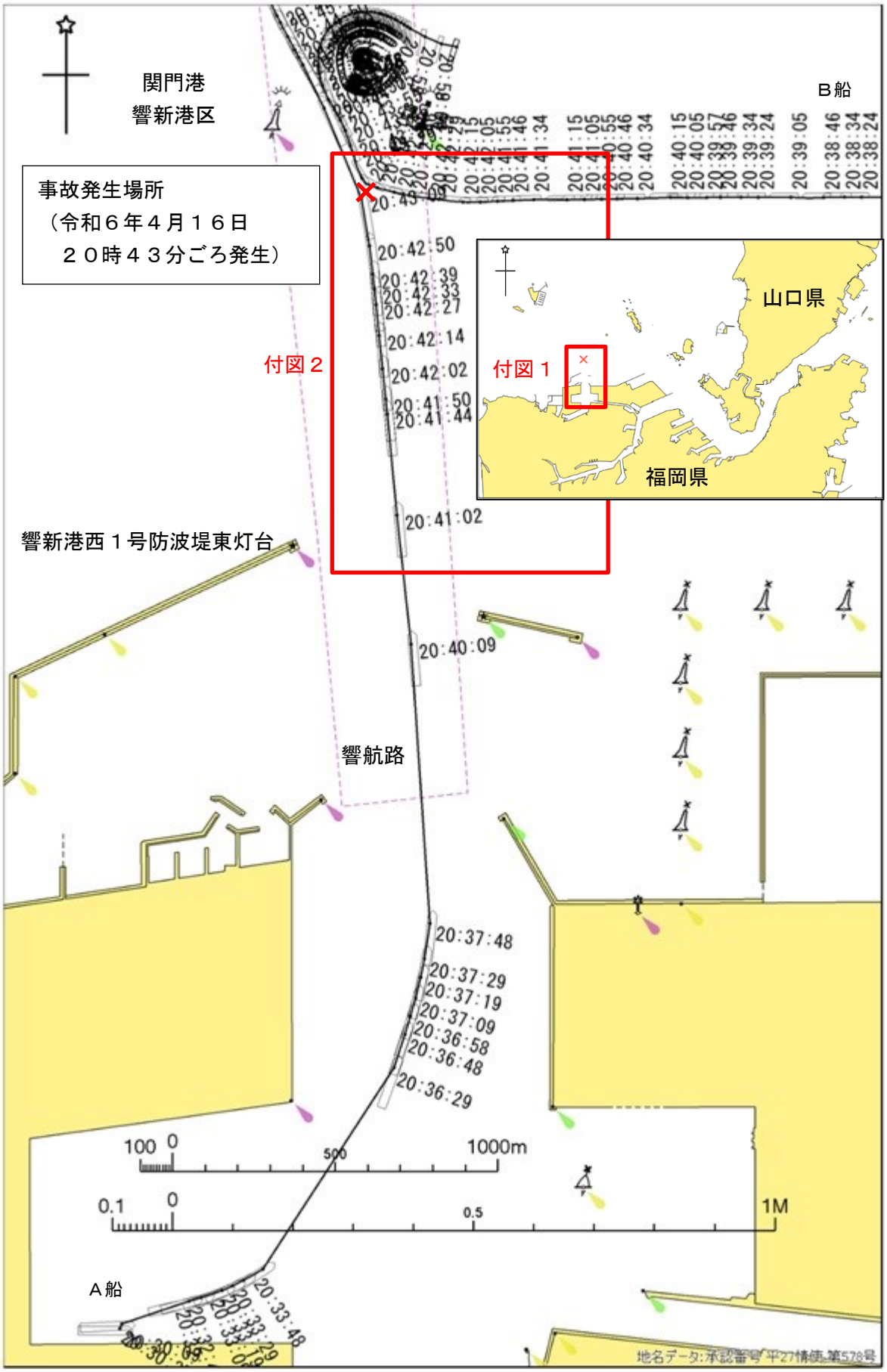
	門港響新港区に着岸した。 　Ｂ船は、船長Ｂ、航海士Ｂ及び甲板手Ｂほか８人が乗り組み、セメント１，６１７ｔを積載し、１７時３０分ごろ、熊本県八代市八代港に向け、福岡県苅田町苅田港を出港した。 　船長Ｂは、関門海峡を通峡後、２０時２０分ごろ、針路を真方位２７０°に定め、約１０knの速力として、航海士Ｂと甲板手Ｂに船橋当直を引き継いで降橋し、１号レーダーのモニターが設置された自室で事務作業を開始した。 　Ｂ船は、航海士Ｂが船橋右舷側の１号レーダーの前で操船指揮に、甲板手Ｂが同左舷側の２号レーダーの前で見張りに当たり、自動操舵で航行を続けた。 　Ｂ船は、２０時４０分ごろ、航海士Ｂが、Ａ船からのＶＨＦの交信に自ら応じ、Ａ船がＢ船の前路を通過する旨を了解したものの、Ａ船が増速してＢ船の前路を通過するものと思い、同じ針路及び速力で西進を続けた。 　甲板手Ｂは、Ａ船の見合い角に変化がなく、衝突のおそれがある旨の進言を行ったが、航海士Ｂはこの進言を聞いていなかった。 　航海士Ｂは、レーダー等で両船の動静や接近状況を確認することなく、西進を続けていたところ、２０時４２分ごろ、Ａ船から交信で避航の指示を受け、甲板手Ｂを操舵につけて僅かに右に変針した後、すぐに針路を定めた。 　船長Ｂは、自室での事務作業の途中で１号レーダーのモニターに目を向けると、Ｂ船とＡ船との距離が０．５海里を切った状態でＢ船がＡ船に向かって直進していることに気付き、慌てて船橋に上がった。 　Ｂ船は、航海士Ｂが再度Ａ船からの大角度の変針及び減速の要請を受けて減速せずに右舵一杯を令した直後、昇橋した船長Ｂが右舵一杯及び後進を令したが、針路及び速力が変わらないまま、左舷中央部外板とＡ船の船首部とが衝突した。 　Ｂ船は、衝突後、大きく右旋回しながらＡ船と衝突を繰り返して離れた後、左舷中央部外板に生じた破口から浸水して急激に大傾斜したので、船長Ｂが、転覆のおそれを感じ、総員退船を指示した。 　Ｂ船の乗組員全員は、救命ボートで退船した後、海上保安庁に救助された。 　Ｂ船は、その後、漂流していたが、サルベージ会社により、漂流防止措置、船体傾斜の解消作業及び潜水士による応急修理が行われ、タグボートにより、関門港小倉区にえい航された。 （付図１　航行経路図、付図２　発生状況図、写真１　Ａ船の右舷外板の損傷①、写真２　Ａ船の右舷外板の損傷②、写真３　Ａ船の右舷外板の損傷③、写真４　Ａ船の球状船首の損傷、付図３　Ｂ船の

	損傷状況、付図４　Ｂ船の浸水状況、付表１　Ａ船のＡＩＳ[*1]記録（抜粋）、付表２　Ｂ船のＡＩＳ記録（抜粋）、付表３　交信概要参照）
その他の事項	Ａ船及びＢ船共に航海灯を点灯していた。 航海士Ｂ及び甲板手Ｂは、Ａ船の探照灯の照射に気付いていなかった。 関門港は、港則法（昭和２３年法律第１７４号）が適用される港であり、同法第１３条第１項には、次のとおり規定されている。 *第１３条第１項　航路外から航路に入り、又は航路から航路外に出ようとする船舶は、航路を航行する他の船舶の進路を避けなければならない。* 船長Ａは、Ｂ船と避航に関して意思疎通ができているものと思っていたので、Ｂ船に明確な針路及び速力の変化がなかったものの、Ｂ船が至近に接近するまで針路及び速力を保持した。 航海士Ｂは、航路を横切る自船が航路航行船であるＡ船を避航する義務があることを知っていたものの、船長ＡからＶＨＦで連絡を受けた後、Ａ船が増速してＢ船の前路を通過するものと思い、Ｂ船の針路及び速力を変えることなく、航行を続けた。 航海士Ｂは、レーダーの前にいたが、Ａ船との最接近距離や最接近時間等の接近状況の確認及びＡ船の動静確認を行っていなかった。
分析	
乗組員等の関与	Ａ　なし、Ｂ　あり
船体・機関等の関与	Ａ　なし、Ｂ　なし
気象・海象等の関与	Ａ　なし、Ｂ　なし
判明した事項の解析	Ａ船は、港則法で規定されている響航路を北進中、船長Ａが、Ｂ船との避航に関してＶＨＦを通じて意思疎通ができているものと思い、Ｂ船の船首方を通過するように増速したものの、Ｂ船と衝突したものと考えられる。 船長Ａは、航海士Ｂが、Ａ船がＢ船の前方を通過することを了解したことから、Ｂ船が左転又は減速してＡ船の船尾方に避航すると思っていたものと考えられる。 Ｂ船は、港則法で規定されている響航路を横切る態勢で西進中、航海士Ｂが、Ａ船との衝突のおそれに関する甲板員Ｂからの進言を聞き逃し、適切な避航動作をとらなかったことから、Ａ船と衝突したものと考えられる。
原因	本事故は、夜間、港則法で規定されている響航路において、Ａ船が同航路を北進中、Ｂ船が同航路を横切る態勢で西進中、船長Ａが、Ｂ

[*1]　「ＡＩＳ（Automatic Identification System）」とは、船舶自動識別装置のことで、船舶の識別符号、種類、船名、船位、針路、速力、目的地、航行状態等に関する情報を各船が自動的に送受信し、船舶相互間及び陸上局の航行援助施設等との間で情報を交換する装置をいう。

	船との避航に関してＶＨＦを通じて意思疎通ができているものと思い、Ｂ船の船首方を通過するように増速したものの、航海士Ｂが、Ａ船との衝突のおそれに関する甲板員Ｂからの進言を聞き逃し、適切な避航動作をとらなかったため、両船が衝突したものと考えられる。
再発防止策	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。 ・操船者は、港則法上の航路を横切る場合には、航路航行船との衝突を避けるため、必要に応じて、同船と連絡を取り合い、早めに減速する等の避航動作をとること。 ・操船者は、船橋の他の当直者からの進言に対して常に注意を払い、進言を受けた内容を確認し、必要な措置を採ること。

付図１　航行経路図


関門港
響新港区
事故発生場所
（令和６年４月１６日
２０時４３分ごろ発生）
B船
A船
付図２
付図１
山口県
福岡県
響新港西１号防波堤東灯台
響航路
20:43:09
20:42:50
20:42:39
20:42:33
20:42:27
20:42:14
20:42:02
20:41:50
20:41:44
20:41:02
20:40:09
20:37:48
20:37:29
20:37:19
20:37:09
20:36:58
20:36:48
20:36:29
20:33:48
100 0 500 1000m
0.1 0 0.5 1M
地名データ:承認番号 平27情使,第578号

付図２　発生状況図

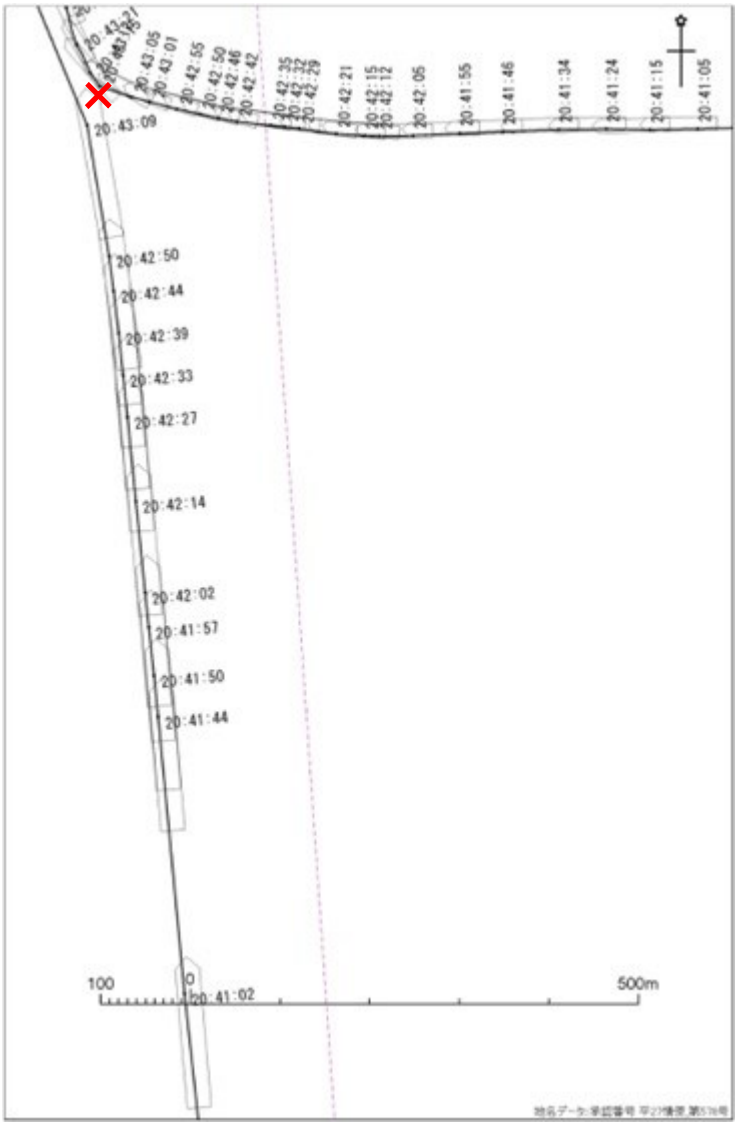


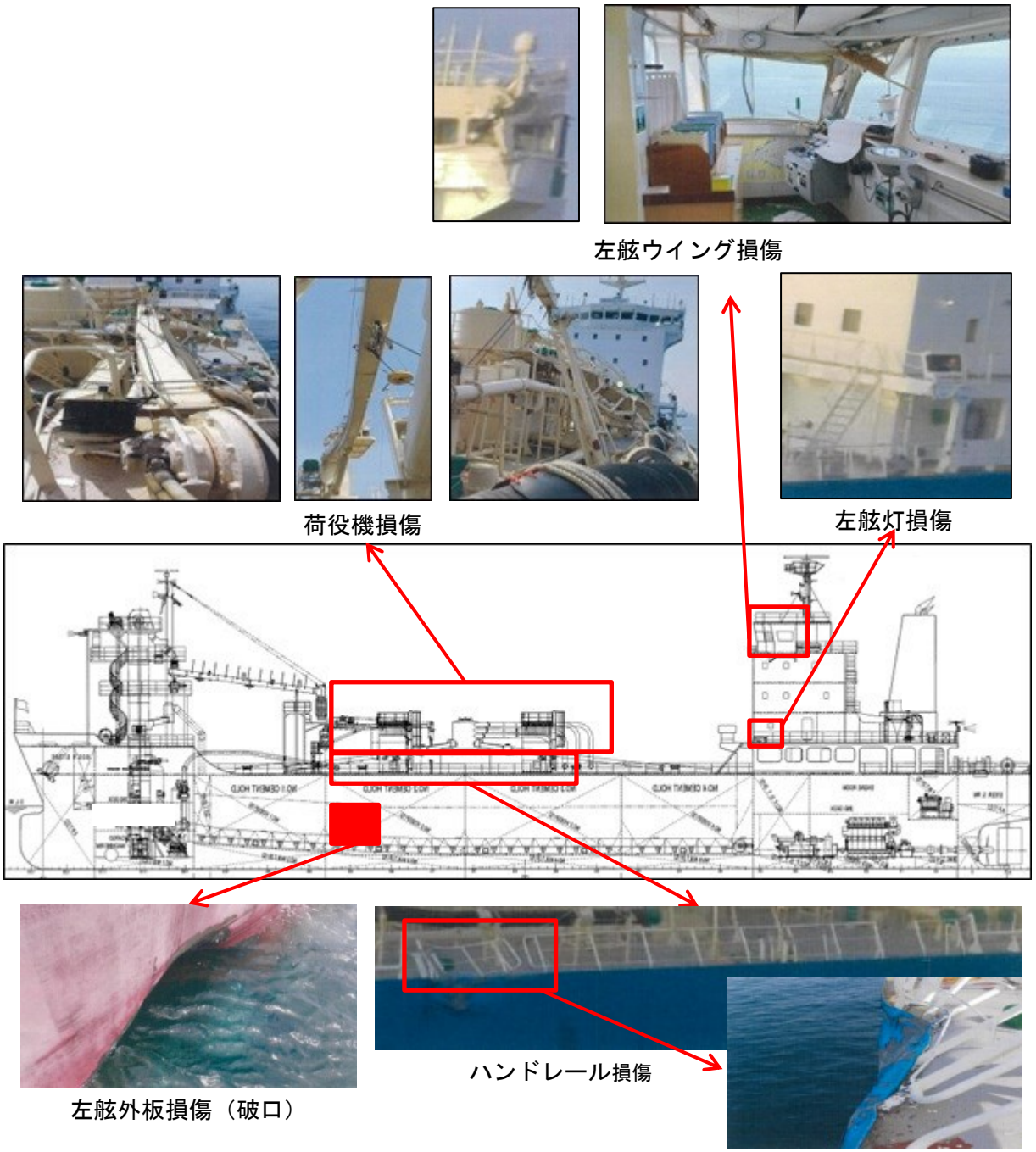
写真１　Ａ船の右舷外板の損傷①

写真２　Ａ船の右舷外板の損傷②

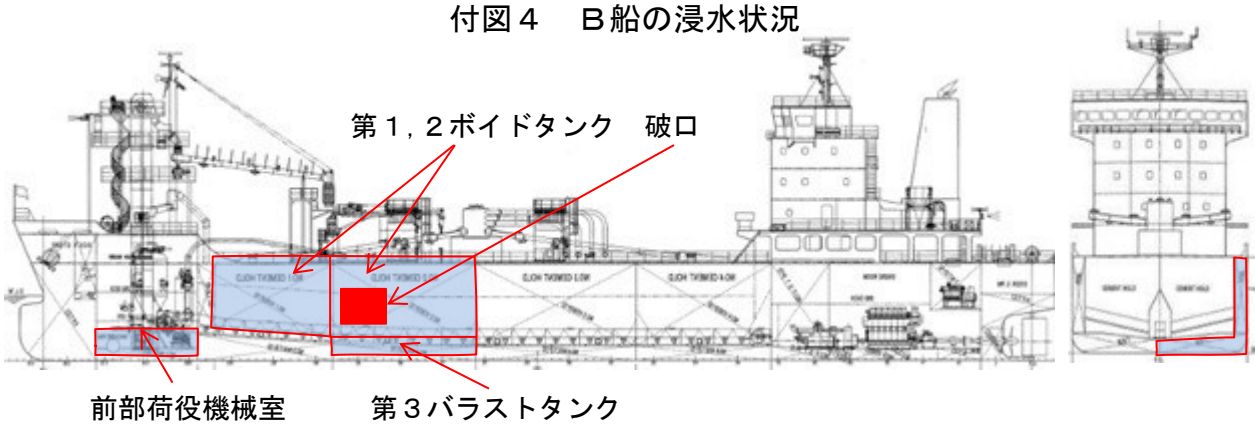
写真３　Ａ船の右舷外板の損傷③

写真４　Ａ船の球状船首の損傷

付図３　Ｂ船の損傷状況



付図４　Ｂ船の浸水状況



付表１　Ａ船のＡＩＳ記録（抜粋）

時刻(時分秒)	船首方位(°)	対地針路(°)	対地速力(kn)
20:37:54	6	6.8	11.4
20:40:10	355	353.9	13.0
20:41:03	355	353.9	14.5
20:41:46	355	354.2	15.1
20:41:51	355	354.0	15.0
20:41:52	355	354.0	15.0
20:41:58	355	354.2	15.1
20:42:04	355	354.1	15.1
20:42:15	355	354.2	15.2
20:42:29	355	354.2	15.2
20:42:37	355	354.1	15.3
20:42:45	355	354.0	15.2
20:42:51	354	353.0	15.4
20:42:55	352	352.3	15.3
20:43:11	350	349.9	15.1
20:44:09	335	334.6	10.7

※対地針路及び船首方位は真方位である。

付表２　Ｂ船のＡＩＳ記録（抜粋）

時刻(時分秒)	船首方位(°)	対地針路(°)	対地速力(kn)
20:38:09	270	270.5	10.3
20:38:16	270	270.6	10.2
20:38:17	270	270.6	10.2
20:38:24	270	270.1	10.2
20:38:25	270	270.1	10.2
20:38:36	270	269.8	10.3
20:38:47	270	270.2	10.3
20:38:55	270	269.8	10.2
20:39:06	270	270.1	10.3
20:39:15	270	270.6	10.2
20:39:16	270	270.6	10.2
20:39:25	270	270.0	10.3
20:39:36	270	270.3	10.3
20:39:46	270	270.2	10.3
20:39:47	270	270.2	10.3
20:39:55	270	270.1	10.3
20:40:07	269	270.1	10.3
20:40:17	269	269.6	10.2
20:40:25	269	269.1	10.3
20:40:36	269	269.2	10.3
20:40:46	269	269.2	10.3
20:40:47	269	269.2	10.3
20:40:56	269	268.8	10.3
20:41:07	269	269.5	10.3
20:41:17	268	269.5	10.3
20:41:25	268	268.8	10.3
20:41:35	268	268.4	10.3
20:41:36	268	268.4	10.3
20:41:47	268	268.3	10.3
20:41:48	268	268.3	10.3
20:41:56	269	268.0	10.3
20:42:07	271	268.7	10.4
20:42:08	272	268.6	10.4
20:42:09	272	268.6	10.4
20:42:13	275	269.0	10.4
20:42:16	276	269.7	10.4
20:42:17	276	269.7	10.4
20:42:19	277	270.2	10.4
20:42:22	278	272.3	10.4

時刻(時分秒)	船首方位(°)	対地針路(°)	対地速力(kn)
20:42:23	278	272.3	10.4
20:42:25	278	273.5	10.3
20:42:31	278	276.4	10.3
20:42:35	278	277.2	10.3
20:42:38	279	277.0	10.3
20:42:40	279	277.0	10.3
20:42:44	281	276.5	10.3
20:42:48	284	276.8	10.4
20:42:49	284	276.8	10.4
20:42:51	285	278.4	10.3
20:42:53	286	280.3	10.3
20:42:55	286	281.4	10.3
20:43:00	288	282.5	10.3
20:43:01	290	283.1	10.3
20:43:02	290	283.1	10.3
20:43:04	293	283.6	10.3
20:43:09	300	284.1	10.3
20:43:11	304	285.2	10.2
20:43:14	319	287.8	10.3
20:43:15	319	287.8	10.3
20:43:18	329	306.9	10.5
20:43:22	334	320.4	10.4
20:43:25	335	324.0	10.7
20:43:28	335	327.9	10.6
20:43:34	334	339.5	10.4
20:43:37	333	340.4	10.3
20:43:42	332	340.6	10.0
20:43:44	331	342.0	9.7
20:43:50	330	340.8	9.2
20:43:55	329	339.6	8.7
20:43:58	329	339.3	8.4
20:43:59	329	339.3	8.4
20:44:03	329	338.1	8.1

※対地針路及び船首方位は真方位である。

付表３　交信概要

時刻	Ａ船	Ｂ船
20:39:58 から 20:40:33	本船、貴船の前を横切らせてもらいます。	
		響から出ている船ですかね。
	はい、本船、響から出ているＡ船です。	
		はい、どうぞ、前を行ってください。
	ありがとうございます。	
20:41:48 から 20:41:59	（避航動作が確認できないので、）Ｂ船、こちらは、Ａ船、貴船ちょっと近いので、避航してもらえますかね？	
		はい、ちょっと右に取ります。
20:42:03	右？右ですか？じゃ、本船と同航気味にお願いします。	
20:42:06 から 20:42:26		これで、ステディでいきます（定針します）。
	（Ｂ船の針路の明確な変化がないので、）貴船、もうちょっと、右に切ってもらえますかね？	
	（20:42:25 操舵室内）（針路）３５０°	
		はい、ほな本船もうちょっと右に切ります。
20:42:36		右に１０°ほど切ってます。
20:42:42 から 20:42:47	（Ｂ船の針路の明確な変化がないので、）Ｂ船、近いので、減速お願いします。大きく、右にお願いします。	
	（20:42:50 操舵室内）ストップエンジン	
	（20:42:55 操舵室内）（針路）３５０°サー	
20:43:04	衝撃音	