

船舶事故調査報告書

令和6年11月6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5年4月29日 20時10分ごろ
発生場所	香川県多度津町高見島南方沖 高見港南防波堤灯台から真方位200° 1,560m付近 （概位 北緯34° 17.7′ 東経133° 40.6′）
事故の概要	油タンカー栄積は、東北東進中、また、貨物船兼石材運搬船光洋丸は、東進中、両船が衝突した。 栄積は、左舷船尾部ハンドレールに曲損等を生じ、また、光洋丸は、右舷船首部外板に凹損等を生じた。
事故調査の経過	令和5年5月16日、本事故の調査を担当する主管調査官（広島事務所）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 油タンカー 栄積、749トン 136528、久本汽船株式会社（A社）、株式会社エイトラス 69.93m×11.50m×5.60m、鋼 ディーゼル機関、1,471kW、平成12年9月 B 貨物船兼石材運搬船 光洋丸、499トン 136390、御前崎海運株式会社（B社）、株式会社第一コーヨー 66.09m (Lr) × 13.00m × 7.39m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成9年10月
乗組員等に関する情報	A 船長A 47歳 三級海技士（航海） 免許年月日 平成24年3月12日 免状交付年月日 令和4年2月8日 免状有効期間満了日 令和9年3月11日 B 船長B 50歳 三級海技士（航海） 免許年月日 平成14年9月18日 免状交付年月日 令和4年7月1日 免状有効期間満了日 令和9年9月17日

死傷者等	なし
損傷	A 左舷船尾部ハンドレールに曲損、左舷船尾部外板に凹損 B 右舷船首部外板に凹損及び擦過傷
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 北、風力 1、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の初期 日没時刻：18時48分ごろ
事故の経過	<p>A船は、船長Aほか5人が乗り組み、灯油約2,000klを積載し、令和5年4月29日15時45分ごろ、阪神港大阪区に向け、愛媛県今治市西部にある石油精製会社の私設岸壁を出航した。</p> <p>船長Aは、来島海峡航路を航行中、VHF無線電話において、来島海峡海上交通センター（以下「来島マーチス」という。）がA船の船首方2隻目のB船に対して阪神港堺区泉北區向けという情報を付け加えて呼び出していたので、同港に向かうものと認識し、来島海峡航路を出たところで航海士（以下「航海士A」という。）に船橋当直を引き継いで降橋した。</p> <p>船長Aは、19時40分ごろ備讃瀬戸南航路（以下「本件航路」という。）西口の西方沖で昇橋し、左舷船首方約0.5海里（M）に視認している船尾灯が同航のB船の灯火であることを確認して航海士Aから操船を引き継いで単独で船橋当直に就いた。</p> <p>A船は、法定灯火を表示してレーダーを4Mレンジでノースアップ表示とし、GPSプロッターを作動させた状態で、約11.3ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で、自動操舵により東進して本件航路に入航し、20時05分ごろ本件航路の北側を約10.9～11.0knの速力で東進するB船を本件航路の南側から追い越した。</p> <p>船長Aは、A船がB船の少し前方に出たところで、高見島南方沖の本件航路の変針場所（以下「本件航路変針場所」という。）に近づいたので本件航路に沿うように南側を少しずつ左転して航行しようと思い、左舵を取って自動操舵の針路を真方位073°に設定した。</p> <p>船長Aは、B船も左転するものと思って注意して見ていたが、B船が左転しないので、意図的に幅寄せをしていると思い、左転を促そうとVHF無線電話で呼び出したが応答がなく、B船が進路を変えずに左舷方至近まで接近してきたので危険を感じた。</p> <p>船長Aは、A船がそのまま進むと本件航路外に出て浅瀬に向かうので、手動操舵に切り替えて主機を中立運転としたものの、B船がそのままA船中央部の貨物倉に衝突したら被害が大きくなると思い、機関を全速力前進としたが、20時10分ごろA船の左舷船尾部とB船の右舷船首部が衝突したのち、連続してA船の船橋構造物付近とも衝突した。（写真1参照）</p>



写真1 A船（本事故後、係留中）

船長Aは、備讃瀬戸海上交通センター（以下「備讃マーチス」という。）に本事故の発生を通報し、衝撃音を聞いて昇橋した機関長及び航海士Aに損傷の状況等を確認させて、航行に支障がないとの報告を受けた後、香川県丸亀市丸亀港沖に投錨した。

B船は、船長Bほか4人が乗り組み、砕砂約1,500tを積載し、06時30分ごろ、阪神港堺泉北区に向け、福岡県苅田町苅田港を出航した。

B船は、船長Bが、19時45分ごろ本件航路西口の西方沖で昇橋し、航海士から右舷船尾方に本船より速力が速いA船がいることなどを伝えられて船橋当直を引き継いで単独で船橋当直に就き、法定灯火を表示して3Mレンジに設定したレーダー及びGPSプロッターを作動させ、自動操舵により約11knの速力で東進した。

船長Bは、A船が右舷正横より少し後方の位置で同航していること及び船首方に他船がないことを確認した後、19時50分ごろ本件航路（西口）に入航したことを備讃マーチスに通報し、後方に向けて海図台で航海日誌の記入を始めた。

B船は、船長Bが、後方に向けて航海日誌の記入に集中し、変針場所を通過したものの、そのままの針路で航行を続けていたところ、B船の右舷船首部とA船の左舷船尾部とが連続して衝突した。（写真2参照）

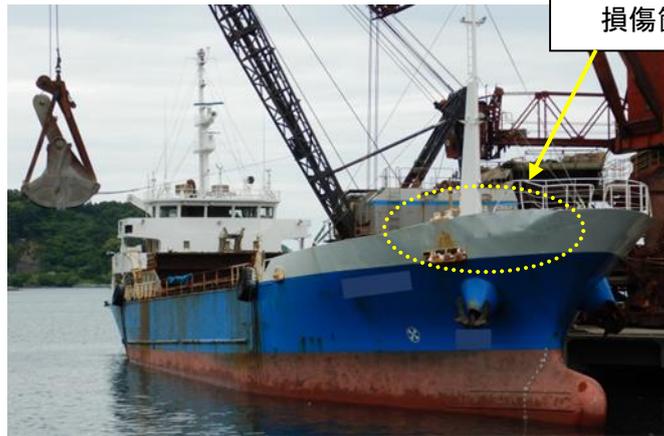


写真2 B船（本事故後、係留中）

船長Bは、最初の衝突の衝撃音に気付いて、機関を中立運転とした後、A船から離れるように左舵を取り、衝撃音に気付いて昇橋した航海士に船首部の損傷の状況を確認させ、右舷船首部の凹損があったものの浸水などが無いとの報告を受けた後、備讃マーチスの指示を受け、丸亀港沖に向かい投錨した。

（付図1 事故発生経過概略図、付表1 A船のAIS記録（抜粋）参照）

その他の事項

船長Aは、内航の油タンカーの船長の経験が約18年間あり、本件航路変針場所付近は何回も航行したことがあった。

船長Aは、過去に石材運搬船に幅寄せをされた経験があったので、本事故前、変針しないB船が意図的に幅寄せを行っているとと思った。

船長Aは、A船の汽笛が圧縮空気管にドレンが溜まって十分な音が出ない状態であったので、本事故前、B船が左転せずに直進してきたときに、汽笛による音響信号を行わなかった。

船長Bは、船長の経験が約3年間あり、本件航路変針場所付近は何回も航行したことがあった。

船長Bは、本事故当日から、前任の船長と交代してB船に乗船し、出航操船後に引き続いて船橋当直を行った際にB船の書類を確認し、航海日誌などの一部の書類に未記入箇所があったので、重要な書類については速やかに当日までの分を記入する必要があると思った。

船長Bは、本事故前、航海日誌の記入に集中していたので、VHF無線電話でA船から呼び出されたことに気付かなかったのではないかと本事故後に思った。

船長Bは、日頃、船橋当直中に書類を記入する際は、時々周囲の見張りを行いながら、作業を行っていたが、本事故当時は、書類の多くの箇所を急いで記入する必要があると思い、その作業に集中してしまったと本事故後に思った。

<p>分析</p> <p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析</p>	<p>A あり、B あり A なし、B なし A なし、B なし</p> <p>A 船は、高見島南方沖の本件航路変針場所付近において、同航のB船の右舷側の少し前方を本件航路に沿うように東北東進中、船長Aが、B船が阪神港に向かうので、本件航路に沿って左転するものと思い、B船の前路に向けて接近しながら航行を続けたことから、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、来島海峡航路を航行中、来島マーチスがB船を呼び出した際に、阪神港堺泉北区分けとの情報を得たことから、B船が同港に向かうものと認識していたものと考えられる。</p> <p>また、船長Aは、過去に石材運搬船に幅寄せをされた経験があり、本事故前、変針しないB船が意図的に幅寄せを行っているものと思っていたことから、左転を促そうとVHF無線電話で呼出しを行い、B船が左舷方至近に接近するまで避航措置を取らなかったものと考えられる。</p> <p>船長Aは、A船の汽笛が圧縮空気にドレンが溜まって十分な音が出ない状態であったことから、本事故前、B船が左転せずに直進してきたときに、汽笛による音響信号を行わなかったものと考えられる。</p> <p>B船は、高見島南方沖の本件航路変針場所付近において、同航のA船の左舷側の少し後方を東進中、船長Bが、後方を向いて海図台で書類の記入に集中し、変針場所を通過したものの、そのままの針路で航行を続けたことから、A船が本件航路に沿って左転して船首方に接近してきていることに気付かずに、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、乗船後、B船の書類を確認し、一部の書類に未記入箇所があったので、重要な書類については速やかに当日までの分を記入する必要があると思ったものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、高見島南方沖の本件航路変針場所付近において、A船が、B船の右舷側の少し前方で本件航路に沿うように東北東進中、B船が、A船の左舷側の少し後方を東進中、船長Aが、B船が阪神港に向かうので本件航路に沿って左転するものと思い、B船の前路に接近しながら航行を続け、また、船長Bが、海図台で後方を向いて書類の記入に集中し、変針場所を通過したものの、そのままの針路で航行を続けたため、両船が衝突したものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</p>	<p>A社は、本事故後、乗組員に対し、次の対策を講じるように文書により指導した。</p> <p>事故の回避と対策の検討（抜粋）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・見張りを十分ににして、早期に相手船に自船の行動がわかるように操船する。

- ・ VHFで相手船と交信して避航舷を伝える。
- ・ 汽笛による右転、左転の合図及び注意喚起信号としての汽笛使用
- ・ 速度（主機使用により速度を下げる）を下げて、他船をやり過ごす。

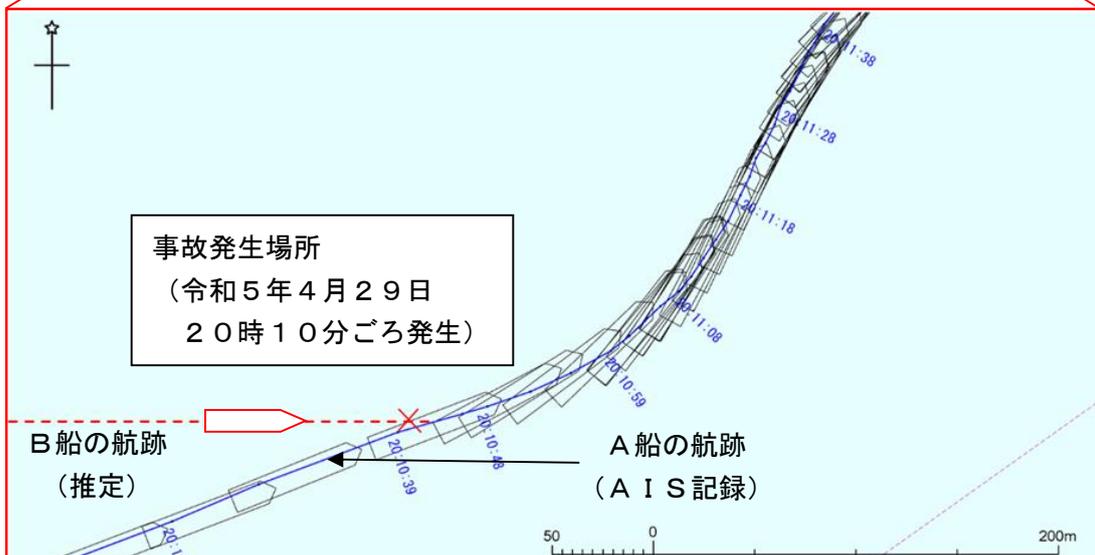
全ての対策の為の行動は早期に実施することであり、相手がこうするだろうというAIS積載船の場合は行き先が分かるので要注意である。

B社は、本事故後、B船乗組員を派遣している会社を通じ、B船乗組員に対し、狭水道、変針点付近を航行中には、書類の記載作業を行わないか、操船を代わるなどの措置を採ってから行うように指導した。

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。

- ・ 船橋当直者は、付近航行船舶と衝突を避けるためにあらかじめVHF無線電話等で連絡を試みて、相手船から応答が得られない場合は、自船を認知していないものと認識し、速やかに避航措置を講じること。
- ・ 船長は、汽笛が使用できない状態になったときは、速やかに修理を行うこと。
- ・ 船橋当直者は、当直に関係のない作業は行わず、操船に専従すること。

付図1 事故発生経過概略図



付表 1 A船のAIS記録(抜粋)

時刻 (時:分:秒)	船位※		対地針路※ (°)	船首方位※ (°)	対地速力 (kn)
	北緯° (° -' -")	東経 (° -' -")			
20:00:08	34-17-26.8	133-38-13.1	087.9	087	11.6
20:01:08	34-17-27.2	133-38-27.1	087.6	087	11.5
20:02:08	34-17-27.7	133-38-43.3	087.3	088	11.3
20:03:08	34-17-28.3	133-38-56.8	087.4	087	11.3
20:04:08	34-17-28.7	133-39-07.9	087.5	088	11.2
20:05:08	34-17-29.3	133-39-25.9	087.7	087	11.2
20:06:08	34-17-29.6	133-39-35.0	088.0	088	11.2
20:07:08	34-17-30.3	133-39-48.5	086.1	087	11.3
20:08:08	34-17-31.3	133-40-02.1	076.7	070	11.0
20:09:08	34-17-35.7	133-40-14.5	067.8	067	11.2
20:10:08	34-17-36.4	133-40-16.6	067.6	068	11.3
20:10:39	34-17-42.1	133-40-33.7	070.8	069	11.1
20:10:46	34-17-42.4	133-40-35.0	076.3	062	11.3
20:10:48	34-17-42.5	133-40-35.5	072.8	058	11.3
20:10:51	34-17-42.7	133-40-36.3	067.9	053	11.2
20:10:55	34-17-43.0	133-40-37.1	064.5	046	11.1
20:10:59	34-17-43.4	133-40-37.9	053.7	040	10.8
20:11:03	34-17-43.9	133-40-38.5	051.1	035	10.7
20:11:05	34-17-44.1	133-40-38.8	046.4	033	10.4
20:11:09	34-17-44.6	133-40-39.4	041.1	027	10.3
20:11:13	34-17-44.9	133-40-39.7	037.6	025	10.2
20:11:15	34-17-45.2	133-40-39.9	033.4	025	10.0
20:11:18	34-17-45.9	133-40-40.4	027.2	026	9.7
20:11:20	34-17-46.2	133-40-40.6	025.8	027	9.6

※ 船位は、船橋上方に設置されたGPSアンテナの位置であり、GPSアンテナの位置情報は、船首から54m、船尾から15m、左舷から3m、右舷から9mであった。また、対地針路及び船首方位は真方位である。