

船舶事故調査報告書

令和6年10月2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6年1月10日 04時05分ごろ
発生場所	高知県室戸市室戸岬東北方沖 室戸岬灯台から真方位075° 2.6海里（M）付近 （概位 北緯33° 15.5′ 東経134° 13.6′）
事故の概要	貨物船第四十四天栄丸は、北東進中、また、貨物船北生は、南西進中、両船が衝突した。
事故調査の経過	令和6年1月30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 貨物船 第四十四天栄丸、499トン 142891、桂海運株式会社 B 貨物船 北生、498トン 136393、北生物流株式会社
乗組員等に関する情報	A 船長A、五級（航海） B 船長B、五級（航海）
負傷者	なし
損傷	A 右舷船尾部に凹損、同部ハンドレール等に曲損、同部フェアリーダーに折損 B 右舷船首部外板に破口
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 北東、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ほか4人が乗り組み、法定灯火を表示して、揚げ荷役を行う目的で高知県須崎市須崎港から徳島県阿南市橋港に向けて航行していた。 船長Aは、室戸岬西方沖で昇橋して前直の航海士から引継ぎを受けて単独の船橋当直につき、自動操舵で操船に当たり、約10ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で室戸岬南方沖を東進した後、北東進とした。 船長Aは、その後、正船首やや左舷寄り2M付近を南西進しているB船をレーダーで認め、B船と左舷対左舷で通過しようと思い、少し右に変針した。 船長Aは、A船が右に変針したので、そのうちB船も右に変針してくれると思い、同じ針路及び速力で航行を続けていたところ、B船が右に変針する様子もなく接近してきたので衝突の危険を感じ、手動操舵に切り替えて左舵を取ったが、A船の右舷船尾部とB船の右舷船首部とが衝突した。

船長Aは、本事故の発生を118番通報した。

A船及びB船は、自力で高知県高知市高知港に入った。

船長Aは、B船と左舷対左舷で通過しようと思った際に大きく右舵を取っておけば良かったと本事故後に思った。

B船は、船長Bほか5人が乗り組み、法定灯火を表示して、揚げ荷役を行う目的で兵庫県東播磨港から須崎港に向けて航行中、船長Bが、室戸岬北東方沖で昇橋して前直の航海士から引継ぎを受けて単独の船橋当直についた。

船長Bは、自動操舵で操船に当たり、約10knの速力で南西進中、正船首やや右舷寄り3M付近に北東進しているA船及びA船の西側で停船している漁船らしき小型船1隻をレーダーで認め、そのままの針路でA船と右舷対右舷で通過できると思い、同じ針路及び速力で航行を続けた。

船長Bは、これまで操業中の漁船が思わぬ動きをすることがあったので、明るい灯火を点けていた右舷船首方の小型船の動静を主に目視で確認しながら操船していたところ、至近にA船の白灯及び緑灯を認めてどうすることもできず、B船とA船とが衝突した。

船長Bは、本事故の発生を118番通報した。

船長Bは、ふだん船舶が輻輳している場合には、レーダープロットングを行って他船の動静を把握していたが、本事故当時、周囲には2隻しか見当たらなかったため、レーダープロットングを行っていなかった。

(図1 参照)

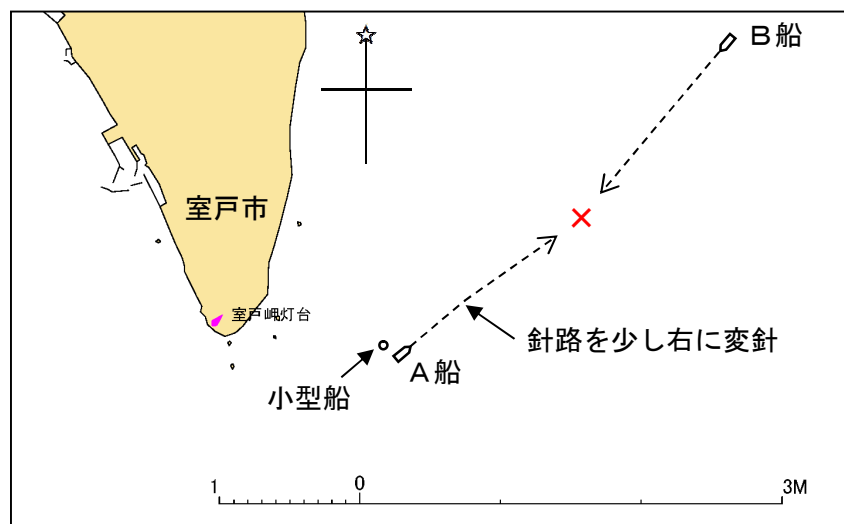


図1 事故発生経過概略図

分析

A船は、B船と行き会う状況下で北東進中、船長Aが、A船が右に変針すればB船も右に変針してくれると思いき、右に小角度変針した後、継続的にB船の動静に注意を払っていなかったことから、同じ針路及び速力で航行を続けるB船と衝突の危険を感じて左舵を取ったが間に合わず、B船と衝突したものと考えられる。

	<p>船長Aは、正船首やや左舷寄りにB船を認めた際、B船と左舷対左舷で通過しようと思ったことから、右舵を取ったものと考えられる。</p> <p>B船は、A船と行き会う状況下で南西進中、船長Bが、そのままの針路でA船と右舷対右舷で通過できると思い、明るい灯火を点けていた右舷船首方の小型船の動静を確認することに意識を向けて航行を続け、継続的にA船の動向に注意を向けていなかったことから、A船が接近していることに気付くのが遅れ、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、これまで操業中の漁船が思わぬ動きをすることがあったことから、右舷船首方の小型船の動静を確認することに意識を向けていたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、A船が北東進中、B船が南西進中、両船が行き会う状況下、船長Aが、B船と左舷対左舷で通過しようとして右に小角度変針した後、継続的にB船の動静に注意を払っていなかったため、避航動作が遅れ、また、船長Bが、A船と右舷対右舷で通過できると思い、右舷船首方の小型船の動静を確認することに意識を向けて航行を続け、継続的にA船の動向に注意を向けていなかったため、A船に気付くのが遅れ、両船が衝突したものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</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"> ・ 船橋当直者は、他船と行き会う状況となった場合、余裕のある時機に、安全な距離を保って通過することができるように大きく右転すること。 ・ 船橋当直者は、周囲に他船を認めた場合、特定の船舶の動静にのみ意識を向けることなく、レーダーを有効に活用して常時適切な見張りを行うこと。 ・ 船橋当直者は、他船との衝突を避けるため、当該他船の動作に対し期待や思い込みをせず、早めに、汽笛を鳴らすなどして注意喚起を行ったり、VHF無線電話による交信を通じて互いの操船意図を確認したりすること。