

## 船舶事故調査報告書

令和6年1月24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5年1月10日 07時54分ごろ
発生場所	神奈川県横須賀市横須賀港第3区 横須賀港東北防波堤東灯台から真方位186° 740m付近 (概位 北緯35° 18.8' 東経139° 40.5')
事故の概要	ロールオン・ロールオフ貨物船日王丸は、西進しながら着岸支援を受ける引船長門丸へのタグラインの受渡し作業中、また、長門丸は、タグラインを受け取ろうと日王丸の左舷船首方を航行中、両船が衝突した。
事故調査の経過	令和5年3月15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 ロールオン・ロールオフ貨物船 日王丸、11,514トン 141556、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構、北星海運株式会社 B 引船 長門丸、197トン 142066、東京汽船株式会社
乗組員等に関する情報	A 船長A、三級（航海） B 船長B、四級（航海）
負傷者	なし
損傷	A 左舷船首部外板に凹損 B 右舷船尾部防舷材に凹損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北北西、風力 4、視界 良好 海象：波向 北西、波高 約0.6m 横須賀市には、1月9日10時30分に強風注意報が、10日07時39分に波浪注意報がそれぞれ発表され、本事故当ても継続中であつた。
事故の経過	A船は、船長Aほか10人が乗り組み、車両1,149台を積載し、横須賀港第3区の企業専用岸壁に着岸する目的で、船長Aが操船指揮に当たり、航海士、甲板長及び甲板員の3人が船首配置に就き、同区を西進した。 船長Aは、強風が予想されていたので、B船及びB船とは別の引船1隻（以下「C船」という。）の計2隻の支援を受けて着岸することとしており、両船からそれぞれ左舷船首部及び左舷船尾部にタグラインを取る予定としていた。 船長Aは、右舷船首方から左舷船首方へ横切る貨物船（以下「D船」という。）がいたので、動静を確認しようと、D船をVHF無線

	<p>電話装置で呼び出したものの、応答を得ることができず、注意喚起として長音1回の汽笛を吹鳴した。</p> <p>A船は、B船及びC船が左舷船尾方から接近を始めたので、徐々に減速しながら、左舷船尾部にC船のタグラインを取ったのち、左舷船首方を並走するB船にヒービングライン<sup>*1</sup>を2度送ったものの、ヒービングラインが短く、強風にあおられたこともあり、B船にヒービングラインを送ることができなかった。</p> <p>A船は、船首方至近を横切ろうとしているD船に対して短音5回の汽笛を吹鳴したのち、左舷船首方に接近したB船にヒービングラインを送ったところ、更にB船が接近し、約5ノットの対地速力で、A船の左舷船首部とB船の右舷船尾部とが衝突した。</p> <p>B船は、船長Bほか4人が乗り組み、船長Bが在橋し、航海士（以下「航海士B」という。）が操船に当たり、C船と共にA船の左舷船尾方からA船に接近し、A船の左舷船首方で並走を始めた。</p> <p>航海士Bは、D船がA船の船首方を横切る態勢であったので、A船が避航動作をとるかも知れないと思い、A船に接近することをためらっていたが、A船の船首配置の乗組員がヒービングラインをB船に送る気配があったので、A船に接近したものの、ヒービングラインを受け取ることができなかった。</p> <p>船長Bは、航海士Bと操船を交代したのち、再びA船からヒービングラインを送る気配があったので、A船に接近したが、ヒービングラインを受け取ることができなかった。</p> <p>船長Bは、A船の短音5回の汽笛を聞き、D船がA船の船首方を横切ったのでA船が避航動作をとることはないと思い、A船からヒービングラインを送る気配があったので、前回よりも更にA船に接近し、送られたヒービングラインがB船の右舷方に流されたので、ヒービングラインを受け取ろうとして右転したものの受け取ることができず、体勢を立て直そうと左転したところ、船尾が右舷方に振れてA船に接近し、B船とA船とが衝突した。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図 参照）</p>
<p><b>分析</b></p>	<p>A船は、西進しながらB船へタグラインの受渡し作業中、A船が使用していたヒービングラインが短く、強風にあおられてB船に送ることができなかったことから、B船が更にA船に接近した際、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、A船からタグラインを受け取ろうとA船の左舷船首方を航行中、船長Bが、A船に接近した際、ヒービングラインを受け取ろうとして右転したのち、体勢を立て直そうと左転したことから、船尾が右舷方に振れてA船に接近し、A船と衝突したものと考えられる。</p>

\*1 「ヒービングライン」とは、係留索などの太いロープを引っ張るためにつながる細いロープで、本事故においては、タグラインをA船上に引き揚げるためのロープのことをいう。

<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、A船が西進しながらB船へタグラインの受渡し作業中、B船がA船からタグラインを受け取ろうとA船の左舷船首方を航行中、A船が使用していたヒービングラインが短く、強風にあおられてB船に送ることができず、また、船長Bが、A船に更に接近した際、ヒービングラインを受け取ろうとして右転したのち、体勢を立て直そうと左転したため、B船の船尾が右舷方に振れてA船に接近し、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>・タグラインの受渡しにおいては、タグラインを受け取る船舶とタグボートとの間の意思疎通を密にして受渡しのタイミングを図るとともに、気象及び海象の状況を勘案し、適切な船間距離で実施すること。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図

