

船舶事故調査報告書

令和6年5月29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14日 13時40分ごろ
発生場所	大分県姫島村南方沖 姫島港A防波堤西灯台から真方位180° 1.2海里（M）付近 （概位 北緯33°41.8′ 東経 131°38.9′）
事故の概要	貨物船第五十八正栄丸は東南東進中、貨物船WISE SAILINGは西北西進中、両船が衝突した。
事故調査の経過	令和5年1月16日、主管調査官（門司事務所）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 第五十八正栄丸、2,774トン 136545、正栄海運株式会社 B 貨物船 WISE SAILING（シエラレオネ共和国籍）、1,469トン 8890009（IMO番号）、WISE SAILING SHIPPING CO., LIMITED
乗組員等に関する情報	A 船長A、四級（航海） 航海士A、五級（航海） B 船長B（ベトナム社会主義共和国籍）、締約国資格受有者承認証 船長（シエラレオネ共和国発給） 航海士B（ミャンマー連邦共和国籍）、 締約国資格受有者承認証 当直航海士（シエラレオネ共和国発給）
負傷者	なし
損傷	A 右舷中央部外板に凹損 B 右舷船首部から船体中央部にかけての外板に擦過傷
気象・海象	気象：天気 濃霧、風 なし、視程 約300m 海象：海上 平穏 大分県姫島村には、本事故当日10時56分に濃霧注意報が発表され、本事故時も継続中であった。
事故の経過	A船は、船長A及び航海士Aほか5人が乗り組み、コークス約3,500tを積載し、青森県八戸港に向けて、姫島西方沖を東南東進していた。 航海士Aは、在橋していたもう1人の航海士が夕食準備の目的で船橋を離れて以降1人で当直に当たり、自動操舵により姫島水道の中央部付近に向けた113°（真方位、以下同じ。）の針路及び約11.5ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で航行した。 航海士Aは、霧により周囲の視界が悪くなり始めたので、それまで

使用していた1号レーダーを8Mレンジとし、新たに2号レーダーを起動して16Mレンジに設定して見張りに当たった。

航海士Aは、右舷船首方約12Mに北西進するB船のレーダー映像を初めて認め、動静を確認していたところ、B船の針路ベクトルが国東半島北東岸に沿って徐々に左に変化しているように見えたので、A船の右舷側を安全に通過すると思い、同じ針路及び速力で続航した。

航海士Aは、右舷船首方約300mにB船の船体を視認し、衝突の危険を感じて左舵を取ったが間に合わず、A船の右舷中央部とB船の右舷船首部とが衝突した。

船長Aは、衝突の衝撃で本事故の発生を知って昇橋し、直ちに主機を停止し、B船と国際VHF無線電話装置（以下「VHF」という。）で連絡をとったあと、損傷状況を確認し、本事故の発生を海上保安庁に通報するとともに運航会社に報告した。

航海士Aは、B船をレーダーで初認した後、B船とは右舷対右舷で安全に通過できると思い込み、姫島水道の中央部を通る針路を変えずにいたが、B船と左舷対左舷で通過できるよう、早めに水道の右寄りを進む針路に変えておくか、右舷対右舷で通過するならば、もっと大きく針路を左に向けておけば良かったと本事故後に思った。

B船は、船長B及び航海士Bほか6人（ベトナム社会主義共和国籍2人、中華人民共和国籍4人）が乗り組み、スチールプレート約2,000tを積載し、大韓民国馬山^{マサン}港に向けて大分県大分市大分港を出港した。

航海士Bは、船長から当直を引き継いだ後、国東半島北東岸に沿って徐々に西寄りの針路に変え、自動操舵により約10knの速力で姫島水道に向かった。

航海士Bは、姫島水道の手前2M付近で、霧により視界が急激に悪化して約0.5Mとなる中、レーダー画面上で左舷船首方約3.5MにB船の船首方を右舷側に通過して行く態勢のA船の映像を認めたが、左舷方から近づくA船がいずれ右転して避けると思い、同じ針路及び速力で航行した。

その後、航海士Bは、A船の動静に変化が見られなかったのでVHFにより呼び掛けたが、A船からの応答を得られなかった。

航海士Bは、左舷船首方約300mに右舷船首を見せて接近するA船を初めて視認し、極微速力前進とし、手動操舵に切り替えて左舵一杯を取ったが、B船の右舷船首部とA船の右舷中央部とが衝突した。

船長Bは、衝突の衝撃で本事故の発生を知って昇橋し、事故後の措置について指揮をとった。

航海士Bは、いずれA船が本船の針路を避けるであろうと思い、同じ針路及び速力で航行したが、早めに減速するなど自船側だけで衝突を回避する動作をとれば良かったと本事故後に思った。

	<p>航海士A、及び航海士Bは、霧で視界が制限された際、周囲にA船及びB船以外の船舶がいなかったため、特に必要と感ずることなく、航海灯を点灯せず、霧中信号を吹鳴していなかった。</p> <p>航海士A及び航海士Bは、いずれも姫島水道を何度も航行した経験があり、視界が不良となっても安全に航行できると思い、各船長に報告していなかった。</p> <p>(付図1 事故経過概要図 参照)</p>
<p>分析</p>	<p>A船は、霧により視界が制限された状況下、東南東進中、航海士Aが、レーダーで右舷船首方から近づくB船を認めた際、いずれB船がA船の右舷側を安全に通過すると思ひ、同じ針路及び速力で航行を続けたことから、B船を視認直後に変針したもののB船と衝突したものと考えられる。</p> <p>航海士Aは、北西進するB船のレーダー映像を確認し、B船の針路ベクトルが国東半島北東岸に沿って徐々に左に変化しているように見えたことから、いずれB船がA船の右舷側を安全に通過すると思ひ、同じ針路及び速力で航行を続けたものと考えられる。</p> <p>B船は、霧により視界が制限された状況下、西北西進中、航海士Bが、レーダーで左舷船首方から近づくA船を認めた際、いずれA船が右転してB船を避けるであろうと思ひ、同じ針路及び速力で航行を続けたことから、A船を視認直後に減速及び変針したもののA船と衝突したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、霧により視界が制限された状況下、A船が東南東進中、B船が西北西進中、航海士Aが、レーダーで右舷船首方から近づくB船を認めた際、右舷対右舷で安全に通過すると思ひ、同じ針路及び速力で航行を続け、また、航海士Bが、レーダーで左舷船首方から近づくA船を認めた際、いずれA船が右転してB船を避けると思ひ、同じ針路及び速力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>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"> ・ 操船者は、他の船舶の存在をレーダーで探知した場合、他の船舶の動静を継続して監視することにより、衝突のおそれの有無について判断し、衝突のおそれがある場合は十分に余裕のある時機に減速及び変針するなどして衝突を避けるための動作をとること。 ・ 操船者は、視界制限状態の海域を航行する場合、航海灯を点灯し、霧中信号を使用すること。 ・ 操船者は、相手船との意思疎通を図るため、VHFを積極的に活用すること。

付図1 事故経過概要図

