

船舶事故調査報告書

令和6年12月18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3月25日 04時19分ごろ
発生場所	徳島県阿南市蒲生田岬南方沖 蒲生田岬灯台から真方位184°12海里（M）付近 （概位 北緯33°38.0′ 東経134°43.9′）
事故の概要	ロールオン・ロールオフ貨物船しゅれいⅡは、北東進中、また、漁船天神丸は、南東進中、両船が衝突した。
事故調査の経過	令和6年4月2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 ロールオン・ロールオフ貨物船 しゅれいⅡ、11,687トン 142984、琉球海運株式会社 B 漁船 天神丸、6.2トン TO2-2951（漁船登録番号）、個人所有
乗組員等に関する情報	A 船長A、三級（航海） 航海士A、三級（航海） B 船長B、一級小型・特殊・特定
負傷者	なし
損傷	A 左舷中央部から船尾部にかけての外板に擦過傷 B 右舷船首部ブルワークに亀裂等
気象・海象	気象：天気 雨、風 北西、風力 3、視程 約5～6M 海象：波高 約1m
事故の経過	A船は、船長A及び航海士Aほか12人が乗り組み、法定灯火を表示し、レーダー2台及び電子海図装置を作動させ、航海士A及び甲板手1人が船橋当直につき、自動操舵により約20ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で北東進していた。 航海士Aは、前直からの引継ぎの際、左舷方から右舷方に横切ろうとするB船が左舷船首方約6Mの距離にあることを認め、その後、B船が約3Mの距離となっても方位変化がないので、避航を促そうとB船に向けて昼間信号灯*1を照射（5回以上点滅）した。 航海士Aは、その後もB船に対して同様の昼間信号灯の照射を行ったが、B船が同じ針路及び速力で航行を続けていたので、B船を避航しようと思い、自動操舵装置の設定ダイヤルを回して針路を約12°右に取って同じ速力で航行を続けた。

*1 「昼間信号灯」とは、国際航海を行う150総トン数以上の船舶に搭載義務がある船用品で、昼間発光の点滅によってモルス信号で通信を行うものであるが、他船の注意喚起を促すためにも用いられる。なお、最低光達距離は2Mとなっている。

	<p>航海士 A は、B 船がその後も大きな方位変化のないまま A 船に接近してきたので衝突の危険を感じ、B 船に昼間信号灯を再度照射して左舷ウイングに移動し、甲板手に指示して手動操舵に切り替えて大きく右舵を取ったが、A 船の左舷中央部と B 船の右舷船首部とが衝突した。</p> <p>航海士 A は、左舵を取って船尾を右に振って B 船から離れ、甲板手に B 船と衝突したことを船長 A に報告するよう指示するとともに、左回頭して B 船に近づいて漂泊し、船長 B に負傷がないこと及び両船の損傷状況を確認した。</p> <p>船長 A は、報告を受けて昇橋し、海上保安庁に本事故発生を電話で通報後、A 船を付近の湾に錨泊させた。</p> <p>B 船は、船長 B が 1 人で乗り組み、はえ縄漁の目的で徳島県美波町由岐漁港を出航し、法定灯火を表示して GPS プロッター及びヘッドアップで 2 Mレンジとしたレーダーを作動させ、自動操舵により約 9 kn の速力で蒲生田岬南方沖の漁場に向かって南東進していた。</p> <p>船長 B は、右舷方に A 船の左舷灯を最初に視認した際、A 船の速力が速く衝突のおそれはないと思い、その後 A 船を継続的に監視せず、同じ針路及び速力のまま南東進を続けた。</p> <p>船長 B は、目的の漁場に近づいたので、僚船を探そうと船首方を見た際、至近に A 船の船体を認めたが、どうすることもできず、B 船と A 船とが衝突した。</p> <p>船長 B は、反転してきた A 船に B 船を近づけて自身に負傷がないことを伝え、両船の損傷状況を確認後、自力で由岐漁港に戻った。</p> <p>航海士 A は、これまで昼間信号灯の照射により漁船が避航していたので、B 船が同じ針路及び速力で航行を続けていた際、汽笛による警告信号を行わなかった。</p> <p>船長 B は、A 船からの昼間信号灯の照射に気付いていなかった。また、操船中に寝ていた記憶はないが、出航前の就寝時に夜間トイレに何度も起きて小用を足して、出航後、波がそれほど高くなく、ふだんと同様の航海模様であったので気が緩んでしまい、注意が散漫になっていたと本事故後に思った。</p> <p>(付図 1 事故発生経過概略図 参照)</p>
<p>分析</p>	<p>A 船は、北東進中、航海士 A が、左舷方から右舷方に横切ろうとする B 船との衝突を避けようとして自動操舵で針路を約 12° 右に取った後、その後も B 船が A 船の進路を避けていないことに気がつきながらも、直ちに針路又は速力の変更を大幅に行わなかったことから、B 船が接近してから手動操舵に切り替えて大きく右舵を取ったものの、B 船と衝突したものと考えられる。</p> <p>航海士 A は、これまで昼間信号灯の照射で漁船が避航していたことから、B 船に対して汽笛による警告信号を行わず、B 船が接近するま</p>

	<p>で繰り返し昼間信号灯を照射していたものと考えられる。</p> <p>B船は、南東進中、船長Bが、右舷方にA船の灯火を認めた後、A船に対する継続的な見張りを行っていなかったことから、A船と衝突のおそれのある態勢で接近していることに気付かず、同じ針路及び速力で航行を続けてA船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、A船の左舷灯を最初に視認した際、A船の速力が速く衝突のおそれはないと思い、また、波がそれほど高くなく、ふだんと同様の航海模様で気が緩み、注意が散漫になっていたことから、A船に対する継続的な見張りを行っていなかったものと考えられる。A船とB船は、互いに進路を交差する状況で接近し、A船がB船を左舷側に、B船がA船を右舷側に見ていたことから、A船が保持船（針路及び速力を保たなければならない船舶）、B船が避航船（他の船舶の進路を避けなければならない船舶）の位置関係にあっ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船が南東進中、航海士Aが、A船の左舷方から右舷方に横切ろうとするB船に対して昼間信号灯を使用して警告信号を行い、B船がA船の進路を避けていないことに気付きながらも、直ちに針路又は速力の変更を大幅に行わなかったため、また、船長Bが、右舷方にA船を認めたものの、衝突のおそれがないものと思い、A船に対する継続的な見張りを行っていなかったため、共に衝突を避けるための動作が遅れ、両船が衝突したものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</p>	<p>船長Bは、本事故後に医師に相談して夜間頻尿を予防するための薬を服用するようになった。</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、他船と衝突のおそれがある場合、接近してくる他船に衝突を避けるための動作が認められないときは、十分操船に余裕のある時機に衝突を避けるための動作を取ること。また、変針することにより他船を避航する場合は、早期にかつ大幅に針路を変更すること。 ・ 操船者は、夜間航行中、他船の灯火を認めた場合、尚早に衝突のおそれの有無を判断することなく、目視のほかレーダーを活用するなどして他船の方位及び距離を継続的に確認した上で同有無を判断すること。 ・ 操船者は、警告信号を行う際、夜間であっても汽笛を使用すること。

付図1 事故発生経過概略図

