

船舶事故調査報告書

令和7年5月28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9月13日 14時33分ごろ
発生場所	兵庫県姫路市松島南東方沖 松島灯台から真方位137° 5.4海里（M）付近 （概位 北緯34° 31.7′ 東経134° 33.0′）
事故の概要	貨物船XIN FENG HAIは、南西進中、また、漁船福神丸は、北北西進中、両船が衝突した。
事故調査の経過	令和6年9月27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 XIN FENG HAI（パナマ共和国籍）、2,915トン 8648042（IMO番号）、XINFENGHAI SHIPPING CO.,LTD B 漁船 福神丸、4.9トン HG3-43146（漁船登録番号）、個人所有
乗組員等に関する情報	A 船長A（中華人民共和国籍）、暫定締約国資格受有者承認証 船長（パナマ共和国発給） 航海士A（中華人民共和国籍）、締約国資格受有者承認証 二等航海士（パナマ共和国発給） B 船長B、一級小型・特殊・特定
負傷者	A なし B 重傷 1人（船長B）
損傷	A 左舷船尾部外板に擦過傷 B 左舷船首部外板に亀裂
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南南西、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の初期
事故の経過	A船は、船長A及び航海士Aほか12人（全員中華人民共和国籍）が乗り組み、鉄鉱石約1,800tを積載し、関門港に向かう目的で、松島南東沖を約10ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で南西進していた。 航海士Aは、甲板員（以下「甲板員A」という。）を操舵に当たらせて操船を指揮していたところ、6Mレンジに設定していたレーダー画面で左舷船首方約40～50° 約2Mに小型船の映像を認め、双眼鏡でB船が北北西進していることを認めた。（図1参照）

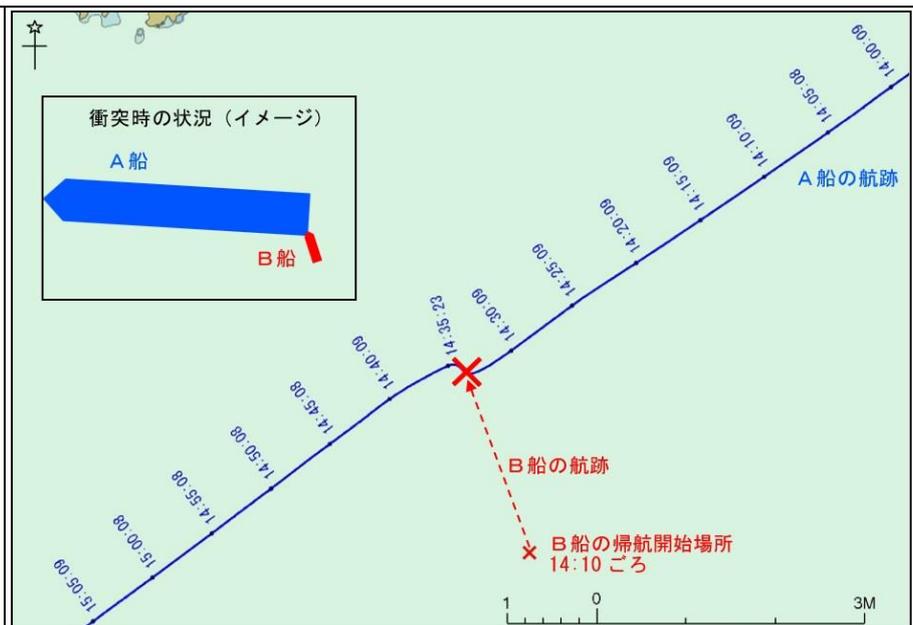


図1 事故発生経過概略図

航海士Aは、小型船はふだん自船に接近してから避航することが多いので、B船もそのうちに変針すると思い、レーダー及び目視でB船の動静を監視することとした。

航海士Aは、B船の動静監視を続けていたところ、B船が約1Mまで接近しても変針しなかったので、注意喚起の目的で長音1回の汽笛を鳴らした。

航海士Aは、B船が変針せずに約0.2Mまで接近したので衝突の危険を感じ、甲板員Aに右舵20°を取るよう指示してA船を右転させた後、B船がA船の船尾方を通過していくように見えたので、左転して元の針路に戻し南西進していたところ、海上保安庁から国際VHF無線電話でA船とB船とが衝突したと聴き、指定された付近の港に向かった。

B船は、船長Bが1人で乗り組み、小型底びき網漁の操業を終え、姫路市坊勢漁港^{ぼうぜ}に帰る目的で、松島南東方沖を自動操舵により約5～6knの速力で北北西進していた。

船長Bは、帰航を開始するときに前路を見渡した際、他船が見当たらず航行の支障となる他船はいないと思い、自動操舵のまま操舵室から前部甲板に移動し、下を向いて漁獲物の仕分け作業に意識を集中していたところ、B船の船首部とA船の左舷船尾部とが衝突した。

船長Bは、衝突の衝撃で右肩に痛みがあったので、漁業無線で僚船の船長に本事故の発生を連絡してすぐに帰航を始め、僚船の船長から連絡を受けた所属漁業協同組合の担当者が海上保安庁に本事故の発生を通報した。

B船は自力航行により坊勢漁港に到着し、船長Bは病院を受診して右肩関節脱臼と診断された。

	船長Bの聴力に異状はなかった。
分析	<p>A船は、南西進中、航海士Aが、左舷船首方約2Mから北北西進するB船がそのうちに変針すると思い、針路又は速力の変更など早期に衝突を避けるための措置を採らなかったことから、B船と接近する状況となり、約0.2Mまで接近した際に右転したものの、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>航海士Aは、小型船はふだん自船に接近してから避航することが多く、B船もそのうちに変針すると思ったことから、早期に衝突を避けるための措置を採らなかったものと考えられる。</p> <p>航海士Aは、B船との距離が約1Mとなった際、長音1回の汽笛を鳴らしたが、船長Bは、B船のエンジン音が大きかったことから、A船の汽笛に気付かなかった可能性があると考えられる。</p> <p>B船は、北北西進中、船長Bが、前路に航行の支障となる他船がないと思い、前部甲板で下を向いて漁獲物の仕分け作業に意識を集中し、周囲の見張りを継続的に行っていなかったことから、A船と接近していることに気付かず、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、帰航を開始するときに前路を見渡した際、A船とはまだ距離があり視認が困難であったことから、航行の支障となる他船はないと思ったものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、A船が南西進中、B船が北北西進中、航海士Aが、左舷船首方約2Mから自船に接近するB船を認め、汽笛で注意喚起したものの、避航動作が遅れたため、また、船長Bが、前路に航行の支障となる他船がないと思い、周囲の見張りを継続的に行っていなかったため、両船が衝突したものと考えられる。</p>
再発防止策	<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"> ・ 船長や船橋当直者は、航行中、接近する他船が適切な避航動作をとっていないと判断したときには、十分に余裕のある時機に針路又は速力の変更など衝突を避けるための措置を採ること。 ・ 漁船の船長は、操業を終えて帰航中、漁獲物の仕分けなど見張りの支障となる作業を行わず、周囲の見張りを継続的に行うこと。