

事例4

南流時の来島海峡航路西口において、入航船と出航船の進路が交差する状況で衝突

概要：A船は、船長Aほか5人が乗り組み、来島海峡航路西口の梶取ノ鼻北方沖を北東進中、B船は、船長Bほか3人が乗り組み、同沖を南西進中、平成22年6月16日00時10分30秒ごろ両船が衝突した。

A船は、右舷船首部に凹損等を生じ、B船は、船首部に亀裂及び破口を生じたが、両船共に死傷者はいなかった。

事故発生に至る経過

A船(コンテナ専用船)

総トン数：748トン
L×B×D：91.35m×14.00m×4.50m
船質：鋼
機関：ディーゼル機関1基
出力：1,838kW

来島海峡航路中水道を航行するため、安芸灘南航路第4号灯浮標の南西方を船首方位約040°約13.0knの速力で来島海峡航路西口の北側に向けて航行した

00時00分ごろ

船首方位約036°約13.0knの速力で航行し、その後、右転を繰り返し行いながら航行した

航海士Aは、来島海峡航路西口付近を西進中のC船及びその近くを同航するB船のレーダー映像を初めて認めた

航海士Aは、B船が同航路西口を出航したのち、左転したことから、B船は南西進し、B船とは右舷を対して通過できると思った

航海士Aは、C船が同航路西口を出航したのち、右転したことから、C船がA船の船首方を通過して行くことに注意を向け、B船に対するレーダーによる見張りを行わずに速力を保持して航行した

霧中信号及びVHF無線電話によるB船との交信を行っていなかった

航海士Aは、右舷船首方にB船のマスト灯を認め、直ちに主機を停止した

00時10分30秒ごろ

衝突

B船(ケミカルタンカー)

総トン数：198トン
Lr×B×D：44.01m×8.00m×3.45m
船質：鋼
機関：ディーゼル機関1基
出力：625kW

来島海峡航路西水道を通航し、来島海峡航路西口に向け、主機を全速力前進にかけて西進した

来島海峡航路を出航した頃、斎島の南方沖に向けて南西進した

航海士Bは、左舷船首方2M付近にA船のレーダー映像を認め、A船が北東進することを知った

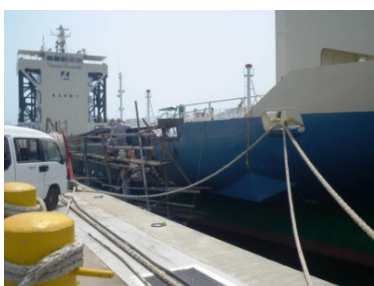
航海士Bは、A船のレーダー映像をレーダー画面の船首輝線の右側に認めるようになった

航海士Bは、反航する態勢のA船と左舷を対して通過しようとして右舵を取って変針した

航海士Bは、A船が左舷船首方に接近したことを認め、その後も左舷船首方から接近する状況が続いていたが、右転を続けながら速力を保持した

霧中信号及びVHF無線電話によるA船との交信を行っていなかった

航海士Bは、左舷船首方にA船のマスト灯を視認し、直ちに主機を全速力後進とした



A船の損傷状況

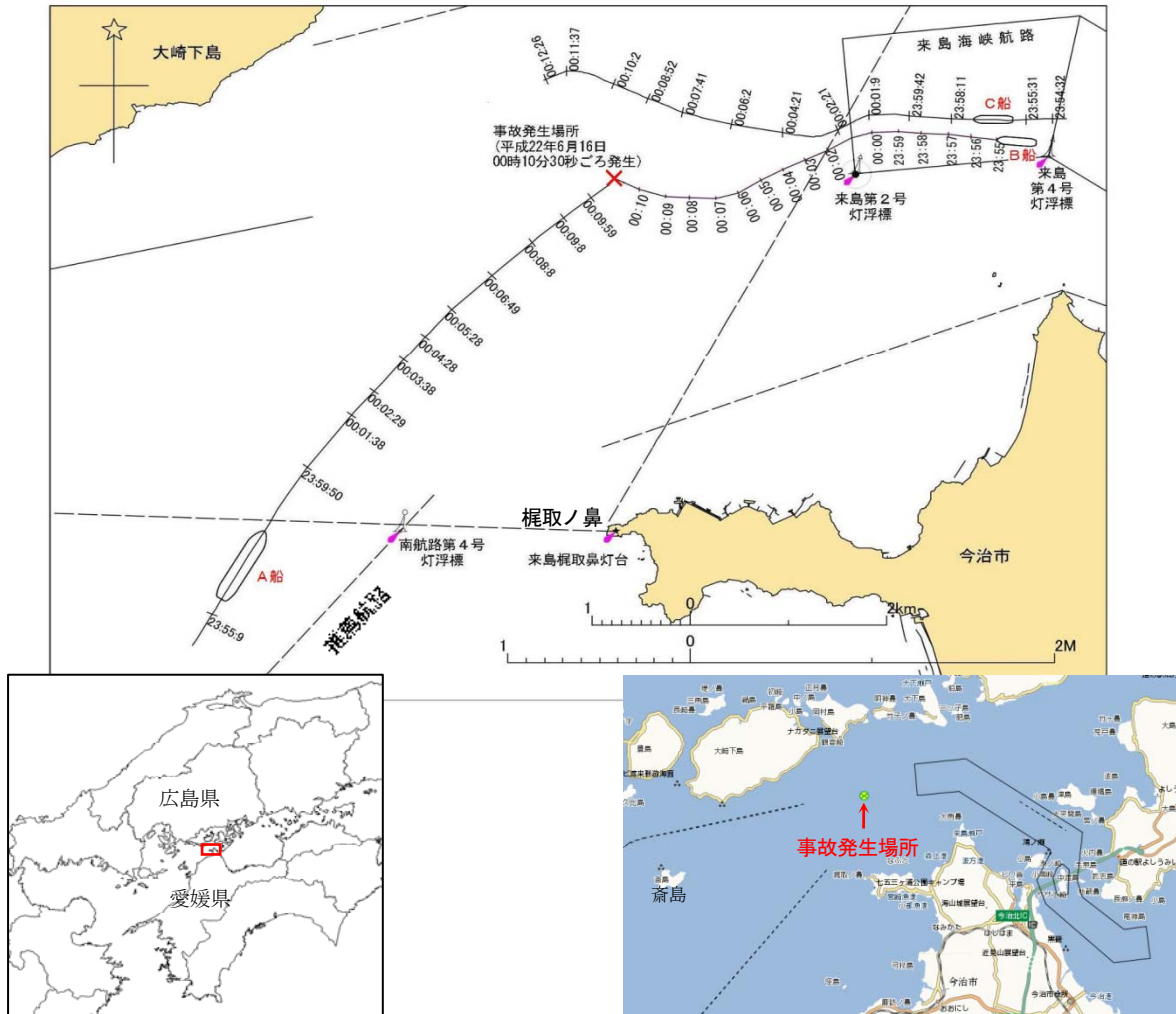
事故当時の気象及び海象の状況

天気：濃霧 風向：西南西 風力：1
視程：約0.2~0.5M 潮汐：高潮時
事故発生場所付近の潮流：北東流約2.2kn
来島海峡航路の潮流：南流



B船の損傷状況

航行経路図



視界制限状態における船長への報告及び両船間の VHF による交信

- A 社の安全管理規程には、航行中に視界制限状態となった際、船長は、減速するなどの適切な措置を採るように定められていた。
また、船長 A は船橋当直者に対し、視程が 1M になったら報告すること、及び機関や汽笛の使用についても遠慮なく使用するように指導していた。
航海士 A は、船長 A から霧がなくなってきたと聞いていたので、しばらくすれば霧が晴れると思い、船長 A に報告せず、速力を保持して航行した。

船長 A が報告を受けていれば、安全な速力にするなどの措置が採られた可能性があると考えられる。

- B 社の安全管理マニュアル中の特殊運航手順書には、視界制限状態となった場合の手順を定めていた。
視界制限状態となった際、航海士 B は、船長 B への報告、霧中信号、機関用意、減速等を行っていなかった。

航海士 B が、視界制限状態となった場合の手順を遵守していれば、船長 B の指示が得られ、減速等の措置が講じられた可能性があると考えられる。

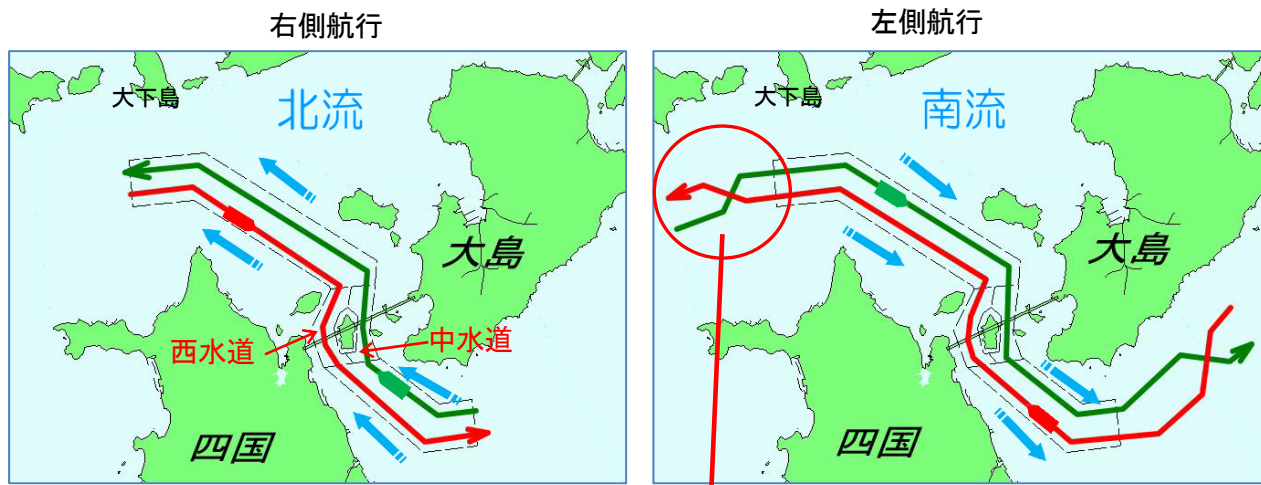
- A 船及び B 船は、VHF 無線電話による相互の操船状況等の確認を行っていなかった。

確認を行っていれば、相互の進路等が明らかになり、安全な航行が確保できた可能性があると考えられる。

来島海峡航路の通航方法

順中逆西（じゅんちゅうぎやくせい）

順流（船の進む方向と潮の流れが同じ）の場合は中水道を、逆流（船の進む方向と潮の流れが逆）の場合は西水道を航行する。（海上交通安全法第 20 条）



事故発生海域の潮流と航行について

来島海峡航路の潮流が**南流時**、同航路を通航する場合は、**左側航行**となり、船舶交通の原則である右側航行と異なることになるので、航路西口付近において、左側航行に変える必要から**反航船と進路が交差**する状況となることがあるので、注意が必要です。

A 船及び B 船は、視界制限状態にある水域を航行しており、レーダーで探知した反航する相手船について、レーダープロットング等の系統的な観察により、レーダーによる見張りを適切に行うとともに、当該船舶との接近状況の判断を慎重に行い、海上衝突予防法第 19 条の視界制限状態における船舶の航法を遵守し、十分に余裕のある時期に衝突のおそれなどの事態を避けるための動作をとる必要があります。また、VHF 無線電話で相手船の操船状況を確認することにより、相手船との接近状況の判断に役立てることも考慮することが望まれます。

原因：本事故は、夜間、霧による視界制限状態の中、来島海峡航路の潮流が南流時、梶取ノ鼻北方沖において、A 船が来島海峡航路西口の北側に向けて安芸灘中央線（※8）の北側を北東進中、B 船が斎島の南方沖に向けて南西進中、両船が互いに船首方に相手船をレーダーにより探知した際、航海士 A が、B 船とは右舷を対して通過できるものと思い、B 船に対するレーダーによる見張りを行わずに速力を保持して航行し、また、航海士 B が、左舷船首方に探知した A 船の映像をレーダー画面の船首輝線の右側に認めるようになったので、A 船と左舷を対して通過する必要があると思い、右転したが、A 船が左舷船首方から接近する状況が続いていたものの、速力を保持して右転を続けたため、両船が衝突したことにより発生したものと考えられる。

※8 安芸灘南部の推薦航路に設置された各灯浮標を結ぶ線。推薦航路に沿って航行する船舶は、おおむね右側を航行している。

再発防止に向けて

A 社及び B 社は、

- 船員に対し、視界制限状態となった際の遵守すべき事項（船長への報告等）の指導を強化する。
- 来島海峡航路の潮流が南流時、梶取ノ鼻北方沖では、来島海峡航路入航船と出航船は進路が交差する状況となることがあるので、視界制限状態において、反航船を認めた場合には、VHF 無線電話を活用して反航船の操船状況等の確認を行うことを指導する。

本事例の調査報告書は当委員会ホームページで公表しております。（2013 年 3 月 29 日公表）
http://www.mlit.go.jp/jtsb/ship/rep-acci/2013/MA2013-3-52_2010hs0095.pdf