

視界制限状態で、同航船を追い越すことに意識を向け、外航貨物船と衝突

概要：貨物船 A 船（パナマ共和国籍）は南南西進中、油タンカー B 船は西北西進中、霧で視界制限状態となった山口県宇部港南方沖において、両船が衝突した。

視界制限

A 船：左舷船首部外板に破口、亀裂及び擦過傷 死傷者なし

B 船：右舷船尾部端艇甲板船員室及び船橋甲板の一部に圧壊、曲損及び擦過傷 死傷者なし

A 船（外航貨物船）

総トン数：28,615 トン
L × B × D：189.9m × 32.2m × 16.6m

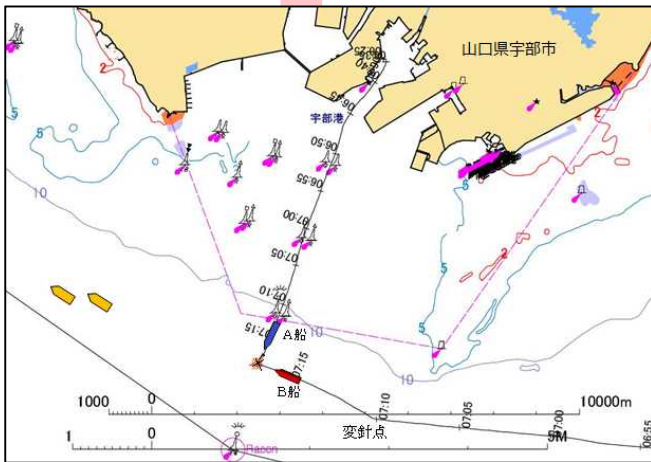
船長 A：操船指揮
航海士 3 人：見張り 操舵手：操舵

天気：霧
風速：2~3m/s
風向：東南東
視程：50~200m
濃霧警報（宇部市）

B 船（内航貨物船）

総トン数：1,331 トン
L × B × D：70.9m × 13.3m × 6.6m

船長 B：操船指揮
航海士 B：見張り 操舵手：操舵



周防灘の推薦航路線の北側を約 13.5kn の速力で西進し、前方 3 海里 (M) 付近を約 11kn の速力で航行している同航船 2 隻を右舷側から追い越すこととした

07:10 ごろ

船長 B は、右転して霧中信号を鳴らさずに西北西進していたところ、右舷方から船が来ているとの報告を航海士 B から受けた

07:12 ごろ

船長 B は、レーダーの ARPA 機能を使用して A 船を捕捉し、表示された A 船のベクトルが短かったため、これまでの経験から A 船の前方を通過できると考えて西北西進を続けた

船長 B は、関門海峡に入る前に B 船より速力の遅い同航船を追い越したいと思い、前方の同航船を追い越すことに意識を向けていた

07:15 ごろ

船長 B は、A 船の汽笛を右舷船首方の至近に聞き、左舵 15° を取り約 9° 変針して航行した

霧中信号を行いながら約 6.2 ノット (kn) の速力（舵効が得られる最低限の速力）で宇部港内の掘下げ水路を南南西進した

07:13 ごろ

宇部港内の掘下げ水路を出た

07:15 ごろ

船長 A は、ARPA 機能で捕捉していた B 船のベクトルの方向が A 船に向かっていることに気づき、汽笛を鳴らした

船長 A は、A 船に向かって来る B 船の意図が分からず、衝突を回避するための操船指示を出すことを躊躇した

07:17 ごろ

船長 A は、右舵一杯を指示し、また、船長 B は、左舵一杯を指示したものの、両船が衝突した

再発防止に向けて（事故防止策）

- ・ 視界制限状態における航法等を遵守して慎重に操船すること
- ・ 船橋当直者は、他船の動向に疑問が生じた場合、国際 VHF 無線電話装置等を使って当該船と交信し、航行の安全を確保することが望ましい

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。（平成 28 (2016) 年 5 月 19 日公表）
http://www.mlit.go.jp/jtsb/ship/rep-acci/2016/MA2016-5-40_2015mj0025.pdf