

視界制限状態で、水路を左寄りに航行した内航貨物船と右転を続けた内航貨物船とが衝突

概要：貨物船 A 船は西南西進中、貨物船 B 船は東北東進中、霧で視界制限状態となった福山市田島南方沖の漁具の設置区域に挟まれた水路（本件水路）において、両船が衝突した

A 船：船首部に凹損 死傷者なし

B 船：左舷前部の外板及びハンドレールに凹損 死傷者なし

視界制限

A 船（内航貨物船）	天気：霧 風：なし 視程：100～200m 海上濃霧警報（瀬戸内海）	B 船（内航貨物船）
総トン数：199 トン L × B × D：59.2m × 9.4m × 5.5m		総トン数：199 トン L × B × D：54.8m × 9.2m × 5.2m
船長 A が単独で船橋当直 本事故時初めて A 船の船長職をとった		船長 B：操船指揮及び操舵 機関長 B：見張り

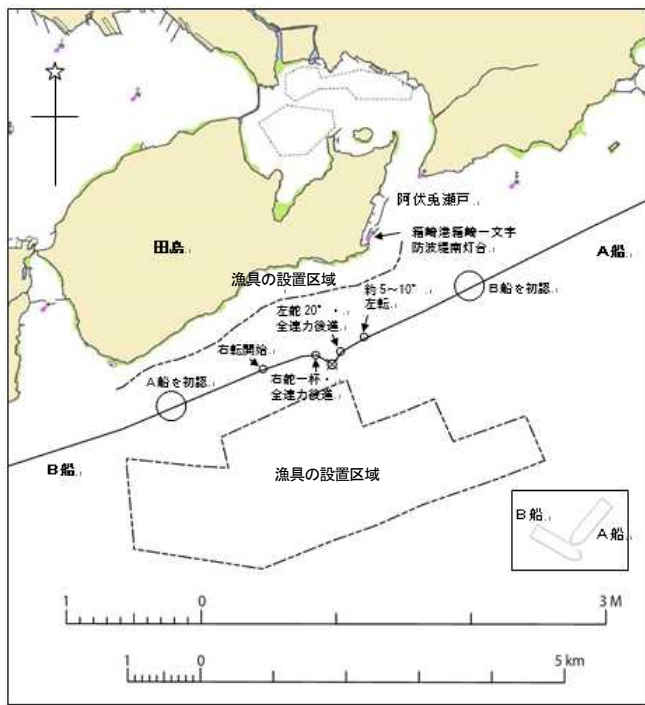
3 海里（M）レンジのヘッドアップに調整したレーダーにより、エコートレイル機能を活用して監視しながら、手動操舵で西南西進した

減速するとともに、手動操舵に切り替え、自動信号装置による霧中信号を始めた

レーダー画面で船首輝線の右側約 2M に B 船の映像を感知し、レンジを 1.5M にして機関回転数を下げたが、霧中信号を行わずに航行

約 4.5km 前方まで表示させてヘッドアップに調整したレーダーを監視しながら、本件水路の中央ないし右側寄りを航行

船首輝線の右側に見えていた B 船と右舷を対して通過することとし、徐々に左転し、本件水路の左側寄りを航行



レーダー画面で船首輝線の左 3°～5° 4.5km 付近に A 船を初認し、霧中信号を手動でも行った

依然として船首輝線の右側に見えていた B 船との通過距離が近くなりそうだったので、少し離そうと思い、針路を約 5°～10°左に変えた

A 船のレーダー映像が船首輝線に接近して来るので、その都度、小刻みに約 3°～5°右に変針を続けた

17:08 ごろ

船長 A は、B 船が接近してレーダー画面で識別できなくなったので、危険を感じ、左舵約 20°を取って回頭中、B 船を目前に認め、機関を全速力後進とし、また、船長 B は、A 船を目前に見て右舵一杯を取り、続けて機関を全速力後進としたものの、両船が衝突した

再発防止に向けて（事故防止策）

- ・狭い水路においては、水路の右側に寄って航行すること
- ・視界制限状態の海域を航行する際、霧中信号を行い、十分に減速して航行し、レーダーで探知した他船と著しく接近することとなり、又は衝突のおそれがあると判断した場合には、十分に余裕がある時期にこれらの事態を回避する動作をとること

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 26（2014）年 11 月 27 日公表）
http://www.mlit.go.jp/jtsb/ship/rep-acci/2014/MA2014-11-29_2011hs0102.pdf