

船舶事故調査報告書

船種 船名 油送船 第一日興丸
船舶番号 140129
総トン数 99トン

船種 船名 漁船 はまゆう丸
漁船登録番号 YG3-59035
総トン数 4.4トン

事故種類 衝突
発生日時 平成20年7月31日 11時45分ごろ
発生場所 山口県宇部港
本山灯標から真方位313° 3.4海里付近
(概位 北緯33° 55.2′ 東経131° 12.0′)

平成21年10月22日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委員 横山 鐵男（部会長）
委員 山本 哲也
委員 根本 美奈

1 船舶事故調査の経過

1.1 船舶事故の概要

油送船第一日興丸は、船長ほか2人が乗り組み、山口県宇部港の停泊船に給油のため東進中、漁船はまゆう丸は、船長が1人で乗り組み、山口県宇部市宇部岬漁港から漁場に向けて西進中、平成20年7月31日11時45分ごろ、宇部港域内において、両船が衝突した。

はまゆう丸は、船長が左下顎部挫傷等を負い、船首部が圧壊し、第一日興丸は船尾

右舷側に擦過傷が生じた。

1.2 船舶事故調査の概要

1.2.1 調査組織

運輸安全委員会は、平成20年10月1日、本事故の調査を門司地方海難審判理事所から引き継ぎ、調査を担当する主管調査官（門司事務所）を指名した。

1.2.2 調査の実施時期

平成20年10月17日、11月5日、同21年4月28日、5月15日 口述聴取

1.2.3 原因関係者からの意見聴取

原因関係者から意見聴取を行った。

2 事実情報

2.1 事故の経過

本事故が発生するまでの経過は、第一日興丸（以下「A船」という。）の船長（以下「船長A」という。）及びはまゆう丸（以下「B船」という。）の船長（以下「船長B」という。）の口述によれば、次のとおりであった。

(1) A船

A船は、船長Aほか2人が乗り組み、平成20年7月31日10時15分ごろ福岡県苅田港を出港し、山口県宇部港の興産大橋沖合で錨泊して待機する船舶に給油を行う目的で、同港に向かった。

船長Aは、苅田港の出港操船に引き続いて船橋当直を行い、機関を回転数毎分（rpm）1,200として、約8.3ノット（kn）（対地速力、以下同じ。）の速力で航行した。

船長Aは、針路約084°（真方位、以下同じ。）として沖ノ瀬灯浮標付近に達したとき、右舷船首約5°にB船を初めて視認し、船首の右舷側に見えたことから、B船が自船の右舷側を通過するものと思って、そのまま航行を続けた。

船長Aは、西部石油専用栈橋及び西沖の山栈橋に至る水路（以下「西部水路」という。）付近で、B船の方位に明確な変化がないことに気付き、目的

の給油予定船が左舷前方に錨泊していたことから、B船と右舷を相対して通過する距離を広げるつもりで、針路を約074°に転じた。

船長Aは、依然としてB船の方位に明確な変化がなく接近することから、汽笛で短音を10回以上吹鳴し、舵を左に一杯にとったが、11時45分ごろ本山灯標から313° 3.4海里(M)付近で、A船の右舷船尾付近とB船の船首部が衝突した。

(2) B船

B船は、船長Bが1人で乗り組み、平成20年7月31日11時30分ごろ、まながつお流さし網漁のため、山口県宇部岬漁港を出港し、同県満珠島^{まんじゅ}東方沖合の漁場に向かった。

船長Bは、出港して間もなく、沖ノ瀬灯浮標を針路目標として約273°に定め、機関を約1,900rpmとして約19knの速力で自動操舵により航行し、11時40分ごろ船首遠方かすかにA船を認め、どの方向に航行しているのか不明であったが、まだ遠いので危険はないものと思った。

このころ、船長Bは、無線機から他船の交信音声がかく聞こえないことが気になり、周波数の設定が合っていないものと考え、そのまま航行しながら調整を始めた。

船長Bは、無線機の調整に意識が集中してA船の存在を失念し、操舵室の窓を閉じていたことから、A船の吹鳴した汽笛に気付かず、同じ針路及び速力で航行を続け、A船と衝突した。

B船は、損傷状況を確認した後、A船とともに宇部港に入港した。

本事故の発生日時は、平成20年7月31日11時45分ごろで、発生場所は、本山灯標から313° 3.4M付近であった。

(付図1 推定航行経路図 参照)

2.2 人の死亡、行方不明及び負傷に関する情報

船長Bの口述及び診断書によれば、船長Bが、左下顎部挫傷及び頸椎捻挫を負った。

2.3 船舶等の損傷に関する情報

(1) A船

船長Aの口述によれば、船尾右舷のゴム製フェンダーに擦過傷が生じた。

(2) B船

船長Bの口述及び修理明細書によれば、船首部ブルワーク及び甲板を圧壊し、漁労機器等の油圧配管及び電気配線が破損した。

2.4 乗組員に関する情報

(1) 性別、年齢、海技免状等

船長A 男性 61歳

五級海技士（航海）

免許年月日 昭和61年5月23日

免状交付年月日 平成18年2月1日

免状有効期間満了日 平成23年6月6日

船長B 男性 52歳

一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定

免許登録日 平成2年7月5日

免許証交付日 平成17年6月13日

（平成22年7月4日まで有効）

(2) 主な乗船履歴等

① 船長A

船長Aの口述によれば、18歳ごろから内航タンカーに機関員として、昭和45年ごろ機関部の免許を取得してから機関士又は機関長として乗船した。昭和54年ごろ甲板員として乗り組んで甲板部の乗船履歴を積み、現有免状を取得後、平成10年ごろから船長として乗船している。健康状態は良好であった。

② 船長B

船長Bの口述によれば、昭和49年ごろから父親所有のさし網漁船に乗り組み、平成16年ごろから船長として乗り組んでいる。健康状態は良好であった。

2.5 船舶等に関する情報

2.5.1 船舶の主要目

(1) A船

船舶番号	140129
船籍港	山口県宇部市
船舶所有者	日興石油株式会社
総トン数	99トン
L×B×D	29.75m×7.00m×3.25m
船質	鋼
機関	ディーゼル機関1基
出力	559kW（連続最大）

推 進 器	4翼固定ピッチプロペラ1個
進 水 年 月	平成17年1月
(2) B船	
漁船登録番号	YG3-59035
主たる根拠地	山口県宇部市
船舶所有者	個人所有
総 ト ン 数	4.4トン
L r × B × D	11.99m × 2.80m × 0.85m
船 質	FRP
機 関	ディーゼル機関1基
出 力	90 (漁船法馬力数)
推 進 器	固定ピッチプロペラ1個
進 水 年 月	平成10年6月

2.5.2 積載状態

(1) A船

船長Aの口述によれば、重油約169klを積載し、喫水は、船首約2.6m、船尾約2.8mであった。

(2) B船

船長Bの口述によれば、漁具を積載し、喫水は、船首約0.5m、船尾約1.2mであった。

2.5.3 船舶に関するその他の情報

(1) A船

船長Aの口述及び船舶件名表によれば、磁気コンパス、レーダー、GPSプロッター及び汽笛が装備されていた。また、船体及び機器類には、不具合又は故障はなかった。

(2) B船

船長Bの口述によれば、磁気コンパス、GPSプロッター、魚群探知機及び汽笛が装備され、レーダーは装備されていなかった。また、船体及び機器類には、不具合又は故障はなかった。

2.6 気象及び海象に関する情報

2.6.1 気象観測値及び潮汐

(1) 気象観測値

事故現場の東北東約7kmに位置する宇部地域気象観測所の事故発生時間帯の観測値は次のとおりであった。

11時00分 風向 南南西、風速 3m/s、気温 30.3℃

12時00分 風向 南、風速 3m/s、気温 31.2℃

(2) 潮汐

海上保安庁刊行の潮汐表によれば、宇部港における当時の潮汐は、低潮時刻が14時07分ごろで、本事故発生時は下げ潮の末期であった。

2.6.2 乗組員の観測

船長Bの口述によれば、事故当時の気象は、天気は晴れで、風はなく、視界は良好であった。

2.7 事故水域等に関する情報

発生場所である宇部港は、港則法が適用される特定港で、海上保安庁刊行の瀬戸内海水路誌には次の記載がある。

山口県の南西部にあって、周防灘に面している。港奥中央の泊地を内港又は本港、南東方を東港、北東方の工業運河、栄川運河及び厚東川河口付近を西港と称している。港内東部に宇部岬漁港がある。

3 分析

3.1 事故発生の状況

3.1.1 事故発生に至る経過

2.1(1)から、次のとおりであったものと考えられる。

- (1) A船は、約084°の針路及び約8.3knの速力で航行し、その後、針路を約074°に転じた。
- (2) A船が、針路を転じた場所については、事故発生場所から引いた転じた針路の反方位線と転じる前の針路線との交点を求め、本山灯標から310°3.5M付近で、針路を転じた時刻については、転針、発生両場所間の航程と速力により、所用時間を求めて発生時刻から逆算し、11時44分ごろであった。
- (3) B船は、宇部岬漁港を出港して間もなく、沖の瀬灯浮標を針路目標として約273°の針路及び約19.0knの速力で自動操舵により航行した。

(4) A船は約074°の針路及び約8.3knの速力で、B船は273°の針路及び約19.0knの速力で、両船が互いに接近し、衝突直前にA船は汽笛を吹鳴し、舵を左一杯にとったが、B船はこれに気付かず、A船の右舷船尾とB船の船首部とが衝突した。

3.1.2 衝突日時及び場所

2.1から、事故発生時刻は11時45分ごろ、事故発生場所は本山灯標から313°3.4M付近と考えられる。

3.1.3 衝突の状況

2.1及び2.3から、A船の右舷船尾部のゴム製フェンダーとB船の船首部が衝突したものと考えられる。

3.2 事故の要因の解析

3.2.1 乗組員及び船舶の状況

(1) 乗組員の状況

2.4(1)から、船長A及び船長Bは、適法で有効な海技免状等を有していた。

(2) 船舶の状況

2.5.3から、A船及びB船は、船体及び機器類に不具合又は故障はなかったものと考えられる。

3.2.2 気象及び海象の状況

2.6から、事故当時の気象及び海象の状況は、天気は晴れで、風については、気象観測値と乗組員の観測が異なるが、発生場所と気象観測所が近いことから、気象観測値を採用し、風向は南、風力は2、視界は良好、潮汐は下げ潮の末期であったと考えられる。

3.2.3 見張り及び操船の状況

2.1及び3.1.1から、次のとおりであったものと考えられる。

(1) 船長Aは、沖の瀬灯浮標付近を航行中、右舷船首約5°にB船を初認したことから、B船がA船の右舷側を通過するものと思い込み、それまでの針路、速力で航行した。

その後、船長Aは、衝突の約1分前、西部水路付近で、接近するB船の方位に明確な変化がないことに気付いたが、B船を初認したときの自船の右舷

側を通過するものとの思い込みから、B船の動静について適切な見張りを行っていなかったため、引き続き、B船がA船の右舷側を通過すると判断し、その通過距離を広げるため、また、給油予定船が左舷前方に錨泊していたことから、針路を左に約10° 転じた。

船長Aは、針路を転じたのちも、B船が方位に明確な変化がなく接近することから、汽笛を吹鳴して舵を左一杯にとったが、両船は衝突した。

- (2) 船長Bは、沖の瀬灯浮標を針路目標として自動操舵で航行中、船首方にA船を初認したが、遠かったためA船の航行方向は分からなかった。その後、無線機の調整を行っていてA船の存在を失念し、同じ針路、速力で航行してA船と衝突した。

3.2.4 事故発生に関する解析

(1) A船

- ① 2.1(1)及び3.2.3から、船長Aは、1人で船橋当直にあたり、沖ノ瀬灯浮標付近において、右舷船首約5° にB船を初認したことから、B船がA船の右舷側を通過するものと思ひ込み、それまでの針路、速力で航行したものと考えられる。
- ② 2.1(1)及び3.2.3から、船長Aは、西部水路付近で、接近するB船との方位に明確な変化がないことに気付いた際も、B船の動静について適切な見張りを行っていなかったことから、引き続き、B船がA船の右舷側を通過すると判断し、衝突するおそれがある態勢で接近していることに気付かなかったものと考えられる。
- ③ 2.1(1)及び3.2.3から、船長Aは、B船との右舷側の通過距離を広げるため、また、給油予定船が左舷前方に錨泊していたことから、針路を左に10° 転じたものと考えられる。

(2) B船

- ① 2.1(2) 及び 3.2.3 から、船長Bは、11時40分ごろ船首方遠方にA船を認めたが、危険はないものと思ひ、無線機の周波数の調整を始めたが、調整に手間取り、その作業に意識を集中して見張りを行っていなかったため、A船の存在を失念し、A船との接近に気付かなかったものと考えられる。
- ② 2.1(2) から、船長Bは、操舵室の窓を閉じていたため、A船の吹鳴した汽笛に気付かなかったものと考えられる。

4 原因

本事故は、宇部港本山岬東方沖において、A船が東進中、B船が漁場に向け西進中、A船が、B船と衝突するおそれがある態勢で接近していることに気付かず、また、B船が、A船の存在を失念したため、両船が衝突したことにより発生したものと考えられる。

A船がB船と衝突するおそれがある態勢で接近していることに気付かなかったのは、船長Aが、右舷船首約5°にB船を初認したとき、B船がA船の右舷側を通過するものと思い込み、その後、B船の動静について適切な見張りを行っていなかったことによるものと考えられる。

B船がA船の存在を失念したのは、船長Bが、無線機の調整に手間取ってその作業に意識を集中し、見張りを行っていなかったことによるものと考えられる。

付図1 推定航行経路図

