

船舶事故調査報告書

平成23年4月14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 石川 敏 行

事故種類	衝突
発生日時	平成22年6月20日 09時57分ごろ
発生場所	大分県姫島村姫島北東沖 姫島灯台から真方位045° 4,700m付近 （概位 北緯33° 45.6′ 東経131° 44.2′）
事故調査の経過	平成22年6月28日、本事故の調査を担当する主管調査官（門司事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等 L×B×D、船質 機関、出力、進水等	A 貨物船 ^{ゆうかい} 雄海丸、3,413トン 129805、室町海運株式会社 104.79m×15.50m×8.45m、鋼 ディーゼル機関、2,427kW、昭和61年8月 B 貨物船 ^{きんりき} 金力丸、199トン 134785、個人所有 56.54m×9.40m×5.85m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成7年11月7日
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 54歳 一級海技士（航海） 免許年月日 平成2年5月31日 免状交付年月日 平成22年1月7日 免状有効期間満了日 平成27年5月30日 航海士A（三等航海士） 男性 26歳 三級海技士（航海） 免許年月日 平成16年11月29日 免状交付年月日 平成21年6月24日 免状有効期間満了日 平成26年11月28日 B 船長B 男性 76歳 五級海技士（航海） 免許年月日 昭和38年1月11日 免状交付年月日 平成18年6月2日 免状有効期間満了日 平成23年12月12日 航海士B 男性 40歳 五級海技士（航海） 免許年月日 平成6年9月28日 免状交付年月日 平成20年12月18日 免状有効期間満了日 平成26年9月27日

死傷者等	なし	
損傷	A 左舷外板に亀裂を伴う凹損 B 船首部圧壊	
事故の経過	<p>A 船は、船長 A 及び航海士 A ほか 9 人が乗り組み、視界制限状態となった周防灘を約 11 ノット (kn) の速力 (対地速力、以下同じ。) で自動操舵により東進中、船橋当直中の航海士 A が、4 マイルレンジとしたレーダーで、同航中の B 船の映像が右舷前方から左舷前方に移動したのを認めた。</p> <p>航海士 A は、衝突の約 1 分前、レーダーのエコートレイル機能により、左舷前方の B 船が右転を始めたのに気づき、不審に思ったので、手動操舵に切り換えた。</p> <p>航海士 A は、衝突の約 20～30 秒前、B 船を左舷前方約 100 m に視認し、右舵をとって B 船を避けようとしたが、平成 22 年 6 月 20 日 09 時 57 分ごろ、A 船の左舷後部と B 船の船首部とが衝突した。</p> <p>B 船は、船長 B、航海士 B 及び機関長 B の 3 人が乗り組み、視界制限状態となった周防灘を約 9～10 kn の速力で自動操舵により東進中、船橋当直中の航海士 B が、1.5 マイルレンジとしたレーダーで前方に反航船を認めたので右舵をとって避けようとしたが、推薦航路線の左側を航行しているので後方に同航船はいないと思い、手動操舵に切り換えて右転したところ、後方至近を同航していた A 船と衝突した。</p> <p>衝突後、両船とも自力で航行した。</p>	
気象・海象	気象：天気 霧、風向 東南東、風力 2、視程 約 200～300 m 海象：平穏	
その他の事項	<p>A 船は、航海士 A と甲板員 1 人が当直していた。</p> <p>A 船は、航海灯を点灯していたが、霧中信号を行っていなかった。</p> <p>B 船は、一時的に霧が濃くなったので、船長 B 及び機関長 B が昇橋していた。</p> <p>B 船は、航海灯を点灯せず、霧中信号を行っていなかった。</p> <p>B 船は、姫島北方を通過する付近から、山口県上関町祝島に向けて周防灘推薦航路線の左側を東進していた。</p>	
分析	乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象の関与 判明した事項の解析	<p>あり</p> <p>なし</p> <p>あり</p> <p>A 船は、視界制限状態の姫島北東方沖を航海灯を表示して東進中、航海士 A が、左舷前方を同航中の B 船が右転を始めたのに気付いたので、右舵をとって B 船を避けようとしたが、B 船と衝突したものと考えられる。</p> <p>A 船は、霧中信号を行わず、かつ安全な速力に減じないで航行していたものと考えられる。</p> <p>B 船は、視界制限状態の姫島北東方沖を東進中、航海士 B が、レーダーで前方に認めた反航船を避けようとした際、推薦航路線の左側を航行しているので後方に同航船はいないと思い込み、右舷後方を確認しないで右転したことから、A 船と衝突</p>

	<p>したものと考えられる。</p> <p>B船は、航海灯を表示せず、霧中信号を行わず、かつ安全な速力に減じないで航行していたものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、霧のため視界制限状態の姫島北東沖において、A船及びB船が共に東進中、航海士Bが、レーダーで前方に認めた反航船を避けようとした際、推薦航路線の左側を航行しているため後方に同航船はいないと思込み、右舷後方を確認しないで右転したため、両船が衝突したことにより発生したものと考えられる。</p>