

## 船舶事故調査報告書

平成23年12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 庄 司 邦 昭  
 委員 石 川 敏 行

事故種類	衝突
発生日時	平成23年7月13日 11時54分ごろ
発生場所	山口県宇部市宇部港南方沖 宇部市所在の本山灯標から真方位164° 2.5海里（M）付近 （概位 北緯33° 50.5′ 東経131° 15.8′）
事故調査の経過	平成23年8月8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 第三観音丸、190トン 132926、明和海運有限会社 52.73m×8.50m×5.30m、鋼 ディーゼル機関、588kW、平成5年1月 B 漁船 第八十八天王丸、135トン 128320、大濱漁業株式会社 37.54m×7.60m×3.05m、鋼 ディーゼル機関、861kW、昭和61年1月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 43歳 四級海技士（航海） 免許年月日 平成20年8月4日 免状交付年月日 平成20年8月4日 免状有効期間満了日 平成25年8月3日 航海士A（二等航海士） 男性 53歳 六級海技士（航海） 免許年月日 平成20年3月19日 免状交付年月日 平成20年3月19日 免状有効期間満了日 平成25年3月18日 B 船長B 男性 52歳 五級海技士（航海） 免許年月日 昭和61年7月3日 免状交付年月日 平成23年5月23日 免状有効期間満了日 平成28年6月7日 甲板員B <sub>1</sub> 男性 59歳 免許なし（甲種甲板部航海当直部員の認証受有）
死傷者等	なし
損傷	A 左舷船尾部のブルワーク及びハンドレールに凹損 B 右舷船首部に破口を伴う凹損

<p>事故の経過</p>	<p>A船は、船長A及び航海士Aほか2人が乗り組み、航海士Aが、船長Aから船橋当直を引き継いで単独の船橋当直に就き、針路約115°（真方位、以下同じ。）及び速力約11.0ノット（kn）（対地速力、以下同じ。）で手動操舵により宇部港南方沖を大分県姫島水道に向けて航行した。</p> <p>航海士Aは、平成23年7月13日11時44分ごろ、目視及びレーダーにより左舷船尾30°800m付近にB船を認め、B船がA船の左舷側に約100～150m隔てて追い越していくものと思い、B船の動静を見守りながら航行した。</p> <p>A船は、針路及び速力を保持して航行中、A船の左舷中央部付近にB船の船首部が並んだ頃、B船が突然右転を始め、11時54分ごろ、本山灯標から164°2.5M付近において、A船の左舷船尾部とB船の右舷船首部とが衝突した。</p> <p>B船は、船長B、甲板員B<sub>1</sub>及び甲板員B<sub>2</sub>ほか19人が乗り組み、船長Bが操船の指揮を執り、甲板員B<sub>2</sub>を操舵に就け、針路約115°及び速力約12.5knで自動操舵により宇部港南方沖を姫島水道に向けて航行した。</p> <p>船長Bは、11時24分ごろ目視及びレーダーにより船首方1M付近に同航中のA船を認め、A船の動静を見守りながら航行した。</p> <p>甲板員B<sub>1</sub>は、11時49分ごろ、甲板員B<sub>2</sub>から船橋当直を引き継いで操舵に就き、右舷船首方0.5M付近に同航するA船を認め、A船の動静を見守りながら航行した。</p> <p>船長Bは、11時51分ごろ、A船が右舷船首方300m付近となり、A船の左舷側を追い越すことにし、同じ針路及び速力で航行した。</p> <p>甲板員B<sub>1</sub>は、B船がA船を追い越す態勢で接近したので、いつものように手動操舵に切り替えているつもりでいたところ、B船がA船の左舷側に約100m隔てて並んだ頃、手動操舵に切り替えていないことに気づき、慌てて手動操舵に切り替えたところ、B船が右転を始めた。</p> <p>船長Bは、B船が右転を始めたことに気付いて左舵一杯及び全速力後進としたが、B船の右舷船首部とA船の左舷船尾部とが衝突した。</p> <p>A船は、食堂にいた船長Aが衝撃音を聞いて衝突したことを知り、昇橋して海上保安庁及び会社に連絡したのち、自力航行して大分県大分市大分港に入港した。</p> <p>B船は、船長Bが会社に連絡したのち、自力航行して宇部港に入港した。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風向 南東、風力 3、視界 良好 海象：波高 約0.5m、潮流 ほとんどなし</p>
<p>その他の事項</p>	<p>B船の当直体制は、甲板部員17人による2人当直の2時間交替制を採用、船長Bが適宜に順番を決めており、海技免許受有者は船長Bだけであったが、甲板部員全員は、航海当直部員の認証を受けていた。</p> <p>甲板員B<sub>1</sub>は、漁船の甲板員として約24年間乗船し、甲種甲板部航海当直部員の認証を受けており、船橋当直を十数年経験していた。</p> <p>甲板員B<sub>1</sub>は、日頃、他船を追い越す際は早めに手動操舵に切り替えるようにしていたが、本事故当時、既に手動操舵に切り替えているものと思っていた。</p> <p>船長Bは、B船が右転を始めたことに気付いたとき、操舵装置の舵角指</p>

	示器を見て右舵約5° となっていることを確認した。	
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	あり なし なし A船は、宇部港南方沖を東南東進中、航海士Aが、B船がA船の左舷側を追い越す態勢で接近するのを認めたので、B船の動静に注意を向けていたところ、B船がA船の左舷側に約100m隔てて並んだ際、B船が右転してA船に向けて接近したことから、B船と衝突したものと考えられる。 B船は、宇部港南方沖を東南東進中、A船を追い越す態勢でA船の左舷側に約100m隔てて並んだ際、操舵に就いていた甲板員B <sub>1</sub> が、自動操舵から手動操舵に切り替えたところ、握っていた舵輪が右に回り、右舵がとられた状態となったことから、B船が右転してA船に向けて接近し、A船と衝突したものと考えられる。
原因	本事故は、宇部港南方沖において、A船及びB船が共に東南東進中、B船が、A船を追い越す態勢でA船の左舷側に約100m隔てて並んだ際、甲板員B <sub>1</sub> が、自動操舵から手動操舵に切り替えたところ、握っていた舵輪が右に回り、右舵がとられた状態となったため、B船が右転してA船に向けて接近し、両船が衝突したことにより発生したものと考えられる。	
参考	B船では、本事故後、乗組員に対して次の事項について周知徹底を図った。 ・他船を追い越す際は早めに手動操舵に切り替えるとともに、手動操舵に切り替えたときは、舵角指示器により舵角を確認すること。	