

船舶事故調査報告書

平成24年10月18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 根本 美奈

事故種類	衝突（橋脚）
発生日時	平成23年8月30日 22時32分ごろ
発生場所	山口県宇部市宇部港（西港） 宇部港西防波堤灯台から真方位282° 1,440m付近 （概位 北緯33° 56.4′ 東経131° 13.0′）
事故調査の経過	平成23年9月1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	貨物船 동영양아세 （大韓民国籍）、1,342トン 7822225（IMO番号）、DONG MYUNG SHIPPING CO.,LTD（大韓民国） 65.12m（Lr）×11.40m×6.80m、鋼 ディーゼル機関、1,471kW、1978年12月
乗組員等に関する情報	船長（大韓民国籍） 男性 53歳 三級航海士免状（大韓民国発給） 交付年月日 2008年9月4日 （2013年9月3日まで有効） 二等航海士（大韓民国籍） 男性 59歳 三級航海士免状（大韓民国発給） 交付年月日 2009年5月21日 （2013年6月11日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	本船 船首部外板に破口、凹損 橋脚 基礎部が欠損
事故の経過	本船は、船長ほか9人が乗り組み、鋼材約1,745tを積載し、船首約4.28m、船尾約5.04mの喫水で宇部港（西港）の工業運河にある企業の専用岸壁を離岸した後、船長が、出港前の作業により汗をかいていた操舵手を着替えに行かせ、二等航海士に手動操舵と機関操作を行わせて操船に当たっていた。 先導船は、本船の離岸支援作業を終え、本船の前方約400mを先導していた。 船長は、工業運河を出て港口に架かる‘興産大橋の橋脚P6（以下

	<p>「本件橋脚」という。)と橋脚P5とにより形成された西航路’ (以下「西航路」という。)に向かう水路に沿って南西進中、機関を半速力前進とし、二等航海士に対して先導船についていくように指示を行い、目視及びレーダーにより陸岸との距離を確認した後、左ウイングに出て見張りを行っていた。</p> <p>二等航海士は、操舵スタンドの後方に立って先導船の紅色回転灯と本船の船首マストとが重なるように針路を調整していた。</p> <p>先導船は、西航路を通過した後、港外に向かう水路に沿って針路を左方に転じた。</p> <p>二等航海士は、先導船が、本件橋脚による死角に入って見失い、本件橋脚の左方から出たので視認したが、先導船は直進しており、本船が右転したものと思い、先導船に向けて左舵を取った。</p> <p>船長は、衝突の約1～2分前、本船が本件橋脚に向けて少しずつ左転しながら航行していることに気付き、操舵室に戻って二等航海士に右舵一杯を命じ、機関を停止させ、次いで後進としたが、平成23年8月30日22時32分ごろ本船の右舷船首部が本件橋脚の基礎部に衝突した。</p> <p>本船は、機関を後進として現場から離脱し、西航路を通過後、広い水域で投錨して損傷状況の確認をしたところ、船首部外板の破口から浸水していたため、船長が防水部署を発令した。</p> <p>本船は、防水措置を行いながら船舶管理会社へ、防水措置を終えて海上保安庁へそれぞれ事故の状況を報告した。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 北、風力 2、視界 良好</p> <p>海象：潮汐 下げ潮の初期</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長は、過去に5～6回、宇部港（西港）に入港した経験があった。</p> <p>二等航海士は、過去に1回、宇部港（西港）に入港した経験があったが、1回目は昼間の出港であり、操舵手が操舵に当たっていた。</p> <p>船長は、二等航海士に豊富な経験があり、手動操舵を任せても先導船についていくように指示しておけば問題はないと思い、二等航海士に対して具体的な指示をせず、二等航海士の操舵状況の確認をしていなかった。</p> <p>興産大橋の橋梁には、西航路の両側端及び中央を示す灯火が国際的な海上浮標式に基づいて設置されており、また、同橋の橋脚には、橋脚灯（黄光 不動光）及び漁船警戒灯（黄光 2秒1閃光）が設置されていた。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象の関与</p>	<p>あり</p> <p>なし</p> <p>なし</p>

<p>判明した事項の解析</p>	<p>本船は、宇部港（西港）において、先導船の紅色回転灯を船首目標にして出航中、船長が、二等航海士に手動操舵を行わせていたものの、二等航海士に豊富な経験があるので問題はないと思い、左ウイングに出て見張りを行っていたが、本件橋脚に接近するまで、本件橋脚に向けて左転しながら航行していることに気付かず、本件橋脚の基礎部に衝突したものと考えられる。</p> <p>船長は、二等航海士に対して先導船についていくように指示したので、二等航海士が先導船の航跡に沿うように操舵するものと思い込んでいたことから、本件橋脚に接近するまで、本件橋脚に向けて左転しながら航行していることに気付かなかった可能性があると考えられる。</p> <p>二等航海士は、先導船が西航路を通過した後、水路に沿って針路を左方に転じた際、正船首方に見えていた先導船の紅色回転灯を見失い、間もなく左舷船首方に同回転灯を視認したが、本船が右転したものと錯覚し、先導船に向けて左舵を取ったことから、本件橋脚に向けて左転しながら航行することとなったものと考えられる。</p> <p>二等航海士は、宇部港（西港）に入港した経験が1回であり、かつ、夜間の航行経験がなかったので、降橋した操舵手の代わりに手動操舵に当たった際、操舵に注意を向けていたことから、先導船が左転したことに気付かず、また、興産大橋の橋梁に設置されていた灯火にも気付かなかったものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、本船が、宇部港（西港）において、先導船の紅色回転灯を船首目標にして出航中、手動操舵に当たっていた二等航海士が、先導船の紅色回転灯を見失い、間もなく左舷船首方に同回転灯を視認したが、本船が右転したものと錯覚して左舵を取ったため、本件橋脚に向けて左転しながら航行し、本件橋脚の基礎部に衝突したことにより発生したものと考えられる。</p>
<p>参考</p>	<p>今後の同種事故等の再発防止に役立つ事項として、次のことが考えられる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 船長は、経験豊富な者に対しても指示を確実に行うこと。 ・ 船長は、指示した行動の結果を常に監視すること。