

船舶事故調査報告書

平成24年2月16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
 委員 根 本 美 奈

事故種類	衝突
発生日時	平成22年7月7日 15時55分ごろ
発生場所	山口県上関町祝島南西方沖 上関町所在のホオジロ灯台から真方位292° 4.9海里付近 （概位 北緯33° 48.6′ 東経131° 55.3′）
事故調査の経過	平成22年7月9日、本事故の調査を担当する主管調査官（広島事務所）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 ケミカルタンカー ^{てんかい} 天海丸、498トン 140124、有限会社新陽汽船 64.764m×10.00m×4.50m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成17年2月14日 B 油送船 第十二 ^{まつお} 松尾丸、198トン 134056、濱口海運有限会社 48.26m×8.00m×3.40m、鋼 ディーゼル機関、625kW、平成5年12月16日
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 55歳 五級海技士（航海） 免許年月日 昭和53年2月24日 免状交付年月日 平成17年12月1日 免状有効期間満了日 平成23年1月23日 B 船長B 男性 45歳 五級海技士（航海） 免許年月日 昭和60年7月8日 免状交付年月日 平成20年9月25日 免状有効期間満了日 平成26年6月24日
死傷者等	なし
損傷	A 左舷中央部に凹損 B 船首部及び球状船首に凹損
事故の経過	A船は、船長Aほか4人が乗り組み、霧により視界制限状態となった祝島南西方沖を、船長Aが船橋当直に就き、二等航海士に見張りを行わせ、速力を約6.5ノット（kn）に減速し、霧中信号を行いながら手動操舵により南東進した。 船長Aは、レーダーにより左舷船首方にB船の映像を認め、同船と左舷を対して通過するために小角度の右変針を繰り返しながら航行したが、同

	<p>船が本船に接近してきたので、主機を停止し、左舷至近に同船を視認して直ちに全速力後進としたが、平成22年7月7日15時55分ごろA船の左舷中央部とB船の船首部とが衝突した。</p> <p>B船は、船長Bほか3人が乗り組み、船長Bが操船指揮に当たり、当直の一等航海士を手動操舵に就け、速力を約9.6knに減速し、霧中信号を行いながら手動操舵により、視界制限状態となった祝島南方沖の平郡水道^{へいぐん}推薦航路線の右側を祝島寄りに西進した。</p> <p>船長Bは、レーダーにより祝島沿岸付近に漁船の映像を、続いて正船首右方にA船及びその前路に南東進する船の映像を認めた後、南東進する船の映像が右方に変化していたので、いずれA船も右方に変化すると思って航行を続け、同船と右舷を対して通過するために小角度の左変針を行った後、左舵一杯としたが、A船と衝突した。</p>	
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 霧、風向 北西、風力 1、視程 約100m未満 海象：海上 平穩</p>	
<p>その他の事項</p>	<p>A船には自動物標追跡装置（Automatic Tracking Aids、以下「ATA」という。）が設置されていたが、本事故当時、休止中であった。</p> <p>B船にはATAなどの装置がなかった。</p> <p>船長Bは、A船の霧中信号を聞いていなかった。</p>	
<p>分析</p>	<p>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>	<p>あり なし あり</p> <p>A船は、霧により視界制限状態となった祝島南西方沖を南東進中、船長Aが、左舷前方にB船をレーダーで探知したが、プロットを行うなどのレーダーによる系統的な観察により、B船に著しく接近することとなるかどうか又はB船と衝突するおそれがあるかどうかの判断を行わず、B船と左舷を対して通過しようとして右に変針しながら航行したことから、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、霧により視界制限状態となった祝島南西方沖を西進中、船長Bが、右舷前方にA船をレーダーで探知したが、プロットを行うなどのレーダーによる系統的な観察により、A船に著しく接近することとなるかどうか又はA船と衝突するおそれがあるかどうかの判断を行わず、A船と右舷を対して通過しようとして左に変針したことから、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、「霧中信号を行った」旨の口述を行い、船長Bは、「A船の霧中信号を聞いていない」旨の口述を行っているが、VDRなどの客観的な資料がないことから、霧中信号の吹鳴に関する状況を明らかにすることができなかった。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、霧により視界制限状態となった祝島南西方沖において、A船が南東進中、B船が西進中、両船が互いに相手船をレーダーにより探知し</p>	

	<p>たが、両船船長が、相手船と著しく接近することとなるかどうか又は相手船と衝突するおそれがあるかどうかの判断を行わず、船長AがB船と左舷を対して通過しようとして右に変針しながら航行し、また、船長BがA船と右舷を対して通過しようとして左に変針したため、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>
<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"> ・レーダープロットングを行うなど、系統的な観察を行うことにより両船の位置関係を把握すること。 ・視界制限状態において、著しく接近することを避けることができなくなった際、速力を針路を保つことができる最小限度の速力に減じ、また、必要に応じて停止すること。