

船舶事故調査報告書

平成24年12月6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
発生日時	平成23年6月29日 06時06分ごろ
発生場所	愛媛県宇和島市日振島 ^{ひぶり} 西方沖 日振島灯台から真方位278° 7.7海里（M）付近 （概位 北緯33° 11.2′ 東経132° 06.9′）
事故調査の経過	平成23年7月1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 貨物船 ^{ブルー ロータス} BLUE LOTUS（パナマ共和国籍）、8,481トン 9194452（IMO番号）、TRANSPORT AND CHARTERING CORPORATION（パナマ共和国） 134.04m×21.20m×10.80m、鋼 ディーゼル機関、4,413kW、1999年（建造年） B 貨物船 ^{わかと} 若富丸、498トン 134680、貞富海運有限会社 74.95m×11.50m×7.24m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成6年7月
乗組員等に関する情報	A 航海士A（ベトナム社会主義共和国籍） 男性 34歳 締約国資格受有者承認証 船長（パナマ共和国発給） 交付年月日 2009年12月7日 （2012年7月31日まで有効） B 航海士B 男性 55歳 五級海技士（航海） 免許年月日 昭和53年7月14日 免状交付年月日 平成22年7月6日 免状有効期間満了日 平成27年7月25日
死傷者等	なし
損傷	A 左舷船首部に破口 B 左舷船首部に破口
事故の経過	A船は、船長A及び航海士Aほか18人が乗り組み、航海士Aが船橋当直に就き、空船で視界制限状態となった日振島西方沖を約13.6ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）により、甲板員を手

	<p>動操舵に就けて北西進した。</p> <p>航海士Aは、視程が約100m以下となった状況下、レーダーで右舷船首方にB船ほか2隻、左舷船首方に1隻のいずれも南下する反航船を探知した。</p> <p>航海士Aは、B船と右舷側に約0.5M隔てて通過できる態勢であったが、B船と1.2Mに接近した頃、左舷船首方の反航船と衝突する虞があると思い、右舵を取った。</p> <p>A船は、航海士Aが左舷至近にB船の汽笛を聞き、直ちに右舵一杯を指示したが、その直後、平成23年6月29日06時06分ごろ、日振島西方沖において、A船の左舷船首部とB船の左舷船首部とが衝突した。</p> <p>B船は、船長B及び航海士Bほか3人が乗り組み、鋼材約1,600tを積載し、航海士Bが単独で船橋当直に就き、視界制限状態となった日振島西方沖を約10knの速力で南東進した。</p> <p>航海士Bは、視程が約100m以下となった状況下、レーダーで右舷船首方に北上するA船を探知し、また、南下する同航船を自船の右舷方約1Mの所に1隻及び左舷方約1～1.5Mの所に2隻探知していた。A船とは右舷側約0.5Mを隔てて通過する態勢であったので針路及び速力を保持して航行した。</p> <p>航海士Bは、A船が1.2Mに接近した頃、同船が右に変針して前路に向けて接近するのを探知し、霧中信号を行い、同船の様子を見ながら南東進中、同船と更に接近したので主機を中立、引き続き半速力後進としたが、A船と衝突した。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 濃霧、風向 北西、風力 1、視程 約100m以下 海象：海上 平穏</p>
<p>その他の事項</p>	<p>航海士Aは、船長Aが出港時から引き続いて長時間の操船指揮に当たっていたので、船長Aを休ませようと思い、視界制限状態となったことを船長Aに報告しなかった。</p> <p>航海士Aは、右に変針した際、B船の至近を通過できる上、B船が右転すると思っていた。</p> <p>航海士Bは、霧が濃くなったり薄くなったりしていたので、船長Bに報告するまでもないと思い、視界制限状態となったことを船長Bに報告しなかった。</p> <p>B船の安全管理規程には、船長は、航行中、周囲の視界に関する情報を確認し、視程が1,000m以下に達したと認めるときは、当直体制の強化及びレーダーの有効利用を図るとともに、その時の状況に適した安全な速力とし、状況に応じて停止、航路外錨泊又は経路変更の措置を採らなければならないと規定されていた。</p>
<p>分析 乗組員等の関与</p>	<p>A あり、B あり</p>

<p>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>A なし、B なし A あり、B あり</p> <p>A 船は、視界制限状態となった日振島西方沖を北西進中、B 船は、同海域を南東進中、両船が互いに右舷側を通過できる状況であったが、航海士 A が、左舷船首方の反航船を避けようとして B 船の方向に針路を転じ、B 船の至近を通過できる上、B 船が右転すると思い、航行を続けたこと、及び航海士 B が、A 船の接近を探知した際、A 船の動静を見ながら、A 船が接近するまで針路及び速力を保持して航行したことから、両船が衝突したものと考えられる。</p> <p>A 船は、汽笛による霧中信号を行っていなかったものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、視界制限状態となった日振島西方沖において、A 船が北西進中、B 船が南東進中、航海士 A が左舷船首方の反航船を避けようとして B 船の方向に針路を転じて航行を続け、また、航海士 B が、A 船の接近を探知した際、A 船が接近するまで針路及び速力を保持して航行したため、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"> ・汽笛により霧中信号を行うこと。 ・視程の状況に適した距離で停止できるよう安全な速力で航行すること。 ・視界制限状態となった場合は、船長に報告すること。