

# 船舶事故調査報告書

平成25年2月21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24年8月8日 06時10分ごろ
発生場所	大分県津久見市津久見港東方沖 津久見市所在の高甲岩灯台から真方位066° 2.7海里（M）付近 （概位 北緯33° 07.9′ 東経132° 04.6′）
事故調査の経過	平成24年8月13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。
<b>事実情報</b> 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 ゆうしん丸、499トン 134888、 <sup>ゆうしん</sup> 勇進海運株式会社 75.50m×12.30m×6.87m、鋼 ディーゼル機関、1,471kW、平成8年4月 B 押船 第二十一栄進丸、70トン 129409、 <sup>ほうよ</sup> 豊予汽船株式会社 20.06m（Lr）×7.50m×2.90m、鋼 ディーゼル機関、736kW、昭和62年6月 C バージ 第二十一栄進丸、1,670トン なし、 <sup>えいしん</sup> 豊予汽船株式会社 73.00m×13.50m×6.00m、鋼 機関なし、昭和62年建造
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 53歳 四級海技士（航海） 免許年月日 平成8年8月29日 免状交付年月日 平成23年4月28日 免状有効期間満了日 平成28年8月28日 甲板長A 男性 64歳 五級海技士（航海） 免許年月日 平成6年11月30日 免状交付年月日 平成22年2月16日 免状有効期間満了日 平成27年4月17日 B 船長B 男性 66歳

	<p>五級海技士（航海）</p> <p>免 許 年 月 日 昭和45年7月17日</p> <p>免 状 交 付 年 月 日 平成23年4月19日</p> <p>免 状 有 効 期 間 満 了 日 平成28年6月19日</p>
死傷者等	A、B なし
損傷	<p>A 左舷外板に船首から船尾にかけての擦過傷及び凹損</p> <p>B なし</p> <p>C 右舷船首部に擦過傷及び凹損</p>
事故の経過	<p>A船は、船長A、甲板長Aほか3人が乗り組み、甲板長Aが、1人で船橋当直に就き、約12ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で津久見港東方沖を自動操舵により北北西進中、平成24年8月8日05時30分ごろ霧模様となって視界が悪化してきたが、わざわざ連絡するまでもないと思い、そのことを船長Aに報告しなかった。</p> <p>甲板長Aは、視程が約100～200mに狭められて視界制限状態となり、0.5Mレンジとしたレーダーで見張りを行っていたが、左舷船首約10° 0.5M付近にC船のレーダー映像を認めたものの、A船がC船の船首方を通過することができると思い、操舵室の左のドアを開け、目視でC船を確認しようとしていたところ、A船の左舷船首部とC船の右舷船首部とが衝突した。</p> <p>船長Aは、衝撃を感じて直ちに昇橋して機関を停止し、VHF無線電話で衝突したC船を呼び出しているところを海上保安庁に傍受され、海上保安庁に事故報告をした。</p> <p>B船は、船長Bほか4人が乗り組み、無人で海砂1,000m<sup>3</sup>を積載したC船の船尾凹部にB船を入り込ませ、B船の船首部及び船尾部の両舷を油圧でC船に圧着させて結合し、押船列（以下「B船押船列」という。）を構成して津久見港を出港した。</p> <p>B船押船列は、愛媛県宇和島市宇和島港に向け、約6～7knの速力、針路真方位約070°で航行中、04時30分ごろ、霧により視界制限状態となったので、航行を中断して漂泊し、視界が少し回復してきたので、船長Bがレーダーで見張りを行い、機関長が手動操舵に就き、C船の船首甲板とB船の操舵室の右舷ウイングに見張り員を配置した後、航行を再開した。</p> <p>B船押船列は、東北東進中、再び視界が悪化して視程が約200mとなったので、機関を停止して前進行きあしで航行中、船長Bが1.5Mレンジとしたレーダーで右舷船首方0.5M付近のA船のレーダー映像に気付き、そのレーダー映像が接近するので、短音5回以上の汽笛信号を鳴らし、更に機関を後進にかけたが、06時10分ごろ、津久見港東方沖において、C船とA船とが衝突した。</p> <p>A船とB船押船列は、漂泊して海上保安庁の調査を受けた後、自力</p>

	で航行を続けた。
気象・海象	<p>気象：天気 霧、風 なし、視程 約100～200m</p> <p>海象：海上 平穏</p> <p>日出時刻：05時29分ごろ</p>
その他の事項	<p>喫水は、A船が船首約1.53m、船尾約3.58mであり、C船が船首約4.50m、船尾約5.40mであった。</p> <p>A船及びB船押船列は、霧中信号を行っていなかった。</p> <p>船長Aは、次直の甲板長Aに船橋当直を引き継ぐ際、「航行船に注意すること、危ないと思ったらすぐに報告すること」等を指示していた。</p> <p>A船及びB船押船列は、航海灯を点灯していた。</p> <p>B船及びC船は、VHF無線電話がなかった。</p>
<b>分析</b> 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>A あり、B あり</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A あり、B あり</p> <p>A船は、視界制限状態の津久見港東方沖を北北西進中、甲板長Aが、0.5Mレンジとしたレーダーで見張りを行うとともに、B船押船列のレーダー映像を左舷船首約10°0.5M付近に認めた際、A船がB船押船列の船首方を通過することができると思い、針路及び速力を保持して航行を続け、B船押船列のC船と衝突したものと考えられる。</p> <p>甲板長Aは、視界制限状態になったことを船長Aに報告しなかったものと考えられる。</p> <p>甲板長Aは、視界制限状態になった際、A船の速力を安全な速力に減じず、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>B船は、視界制限状態の津久見港東方沖を東北東進中、船長Bが、1.5Mレンジとしたレーダーで見張りを行っていたことから、右舷船首方0.5M付近でA船の映像を認め、レーダー映像が接近するので、汽笛による信号を吹鳴し機関を後進としたが、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、視界制限状態になった際、機関を停止して前進惰力で航行していたが、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>
<b>原因</b>	<p>本事故は、視界制限状態の津久見港東方沖において、A船が北北西進中、B船押船列が東北東進中、甲板長Aが、0.5Mレンジとしたレーダーで見張りを行うとともに、B船押船列の映像を約0.5Mに認めた際、A船がB船押船列の船首方を通過することができると思い、針路及び速力を保持して航行し、また、船長Bが、1.5Mレンジとしたレーダーで見張りを行っていたため、両船が衝突したことに</p>

	より発生したものと考えられる。
<b>参考</b>	<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"><li>・ 視界制限状態の中で航行する際は、霧中信号を行うこと。</li><li>・ 視界制限状態の中で航行中においては、他の船舶を早期に探知できるようにレーダーレンジを長距離や短距離に適切に切り替えて使用すること。</li></ul>