

船舶事故調査報告書

平成25年8月29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10月4日 12時08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248°3,450m付近 （概位 北緯33°52.2′ 東経131°12.9′）
事故調査の経過	平成24年10月5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 ^{マーベル} MARVEL（バハマ国籍）、5,403トン 9296456（IMO番号）、CONTINENT MARITIME S.A. 115.30m×18.50m×8.80m、鋼 ディーゼル機関、5,405kW、2004年1月26日 B 貨物船 ^{第二金力丸} 第二金力丸、499トン 136538、多田海運株式会社 76.38m×12.30m×6.85m、鋼 ディーゼル機関、1,323kW、平成13年7月
乗組員等に関する情報	A 船長A（大韓民国籍） 男性 60歳 締約国資格受有者承認証 船長（バハマ国発給） 交付年月日 2011年3月29日 （2016年1月5日まで有効） 航海士A（二等航海士）（フィリピン共和国籍） 男性 32歳 締約国資格受有者承認証 航海士（バハマ国発給） 交付年月日 2009年5月7日 （2014年3月23日まで有効） B 船長B 男性 48歳 四級海技士（航海） 免許年月日 平成15年6月13日 免状交付年月日 平成20年1月4日 免状有効期間満了日 平成25年6月12日 航海士B（一等航海士） 男性 51歳 四級海技士（航海） 免許年月日 昭和60年7月5日

	免状交付年月日 平成21年8月19日 免状有効期間満了日 平成27年7月4日
死傷者等	A なし B なし
損傷	A 左舷船尾外板に擦過傷及び凹損 B 右舷外板の船首から船尾にかけて擦過傷及び凹損
事故の経過	<p>A船は、船長A及び航海士Aほか15人が乗り組み、平成24年10月4日11時10分ごろ山口県防府市三田尻中関港へ向けて関門港門司区太刀浦ふ頭を出港後、下関南東水道の推薦航路に沿って同航路南側を航行し、下関南東水道第3号灯浮標（以下「下関南東水道」を冠する灯浮標名についてはこれを省略する。）を通過したのち、反航船がいなかったため、下関南東水道の推薦航路を横切り、同航路北側を航行することとした。</p> <p>A船は、12時00分ごろから、航海士A及び甲板員1人が航海当直に就き、針路110°（真針路、以下同じ。）約14ノット（kn）（対地速力、以下同じ。）の速力で航行中、左舷船首方約0.2～0.3海里（M）にまで先行するB船へ近づいたとき、航海士Aが、B船との左舷正横距離を約0.2M離して航行するため、針路を自動操舵で115°とした。</p> <p>航海士Aは、B船が接近して来るようになったので、手動操舵で右舵一杯を取ったが、12時08分ごろ、宇部港南方沖において、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及び航海士Bほか4人が乗り組み、11時05分ごろ広島県広島港へ向けて太刀浦ふ頭を出港し、下関南東水道の推薦航路北側を航行した。</p> <p>船長Bは、B船の右舷後方を航行するA船に気付いていたものの、A船が推薦航路南側を航行していたので、A船の動静に注意を払わず、第2号灯浮標と第3号灯浮標の間付近において、本山灯標の南方約0.5～0.7Mの所に向ける約120°の針路とし、昇橋した航海士BにA船の動静を伝えず、11時25分ごろ当直を交替した。</p> <p>航海士Bは、1人で船橋当直に当たり、数隻の漁船を通過してから前方に航行船舶を見掛けなくなったので、針路約118°速力約12.8knとして自動操舵で航行中、操舵室左舷後部にある海図台で後方を向いて荷役中の船体トリムの計算を行っていたところ、B船とA船とが衝突した。</p> <p>B船は、衝突後、機関を停止したが、A船から離れることができなかったものの、衝突のショックを感じて昇橋して来た船長Bが操船して離れることができ、両船共に付近へ錨泊し、その後、両船共に自力で航行した。</p> <p>（付表1 A船のAIS記録（抜粋） 参照）</p>

<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風向 北、風速 約3～4m/s、視界 良好 海象：波高 約0.3～0.5m</p>
<p>その他の事項</p>	<p>航海士Aは、B船を左舷船首方に認めていたが、レーダーを使用してB船の針路、速力及び最接近距離などのデータを把握しておらず、更にB船を追い越そうとした際、汽笛による追い越し信号を吹鳴しなかった。</p> <p>喫水は、A船が、船首約5.6m、船尾約6.6mであり、B船が、船首約2.7m、船尾約3.7mであった。</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>A あり、B あり A なし、B なし A なし、B なし</p> <p>A船は、宇部港南方沖を自動操舵で東南東進中、左舷船首方を先行するB船を追い越す態勢となった際、航海士Aが、目測によってB船との通過距離を約0.2Mとするように針路を定めてB船に接近する状況で航行したことから、A船左舷中央部とB船の船首部とが衝突したものと考えられる。</p> <p>航海士Aは、B船との通過距離を約0.2Mとするように針路を定めたのち、B船との接近状況を確認していなかった可能性があると考えられる。</p> <p>B船は、宇部港南方沖を自動操舵で東南東進中、航海士Bが、前方に航行船を見掛けなかったため、海図台で荷役関連の計算を行っていたことから、後方から接近したA船と衝突したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、宇部港南方沖において、A船及びB船が自動操舵で東南東進中、A船が左舷船首方を先行するB船を追い越す態勢となった際、航海士Aが、目測によってB船との通過距離を約0.2Mとするように針路を定めてB船に接近する状況で航行し、また、航海士Bが海図台で荷役関連の計算を行っていたため、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"> ・ 追越し船は、追い越される船舶を確実に追い越し、かつ、その船舶から十分に遠ざかるまでその船舶の進路を避けなければならない。 ・ 航行中は、後方の見張りも行うこと。

付表1 A船のAIS記録(抜粋)

10月4日

時刻 (時:分:秒)	北緯 (° -' -")	東経 (° -' -")	船首方位 (°)	対地針路 (°)	対地速力 (kn)
12:00:01	33-52-57.7	131-10-52.1	109	110.5	14.2
12:01:00	33-52-52.9	131-11-08.2	109	109.6	14.2
12:02:01	33-52-47.9	131-11-24.3	110	110.7	14.2
12:03:01	33-52-43.0	131-11-40.3	109	109.3	14.2
12:04:06	33-52-37.8	131-11-58.0	110	110.9	14.2
12:05:00	33-52-33.1	131-12-12.3	110	110.7	14.2
12:05:06	33-52-32.8	131-12-13.4	111	110.8	14.2
12:06:01	33-52-27.8	131-12-28.2	113	112.4	14.3
12:07:18	33-52-20.1	131-12-48.3	115	115.5	14.1
12:07:37	33-52-18.1	131-12-53.1	116	116.0	13.9
12:07:41	33-52-17.7	131-12-54.3	117	116.0	13.8
12:07:48	33-52-17.1	131-12-55.8	122	114.8	13.7
12:07:56	33-52-16.4	131-12-57.7	131	114.5	13.2
12:08:00	33-52-16.0	131-12-58.9	138	113.6	13.1
12:08:03	33-52-15.8	131-12-59.3	142	113.7	13.0
12:08:28	33-52-12.5	131-13-03.1	181	145.3	10.7
12:09:02	33-52-07.2	131-13-03.2	218	190.2	9.1
12:10:02	33-52-00.9	131-12-55.3	226	236.4	9.5