

船舶事故等調査報告書

平成25年7月25日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故等番号	2013広第34号
事故等種類	衝突
発生日時	平成24年12月15日 04時20分ごろ
発生場所	山口県周防大島町沖家室島南東方沖 沖家室島長瀬灯標から真方位105°2,000m付近 (概位 北緯33°50.5′ 東経132°23.1′)
事故等調査の経過	平成25年3月7日、本事故の調査を担当する主管調査官（広島事務所）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	A 貨物船 第八幸榮丸、439トン 130957、有限会社益井組 B 押船 新光丸、167トン 132282、内田建設株式会社 C 台船 しんこう、4,427トン なし、内田建設株式会社
乗組員等に関する情報	A 航海士A、四級海技士（航海） B 甲板員B、六級海技士（航海）
死傷者等	なし
損傷	A 左舷船首部ハンドレール等に損傷 B 右舷船尾部に擦過傷等 C 右舷船尾部に擦過傷等
事故等の経過	A船は、船長A及び航海士Aほか2人が乗り組み、航海士Aが単独の船橋当直に就き、針路約228°（真方位、以下同じ）、速力（対地速力、以下同じ）約10ノット（kn）で自動操舵によって沖家室島東方沖を航行した。 航海士Aは、操舵スタンドの手前に立って見張りをしていたところ、左舷船首約60°方向にB船及びC船の灯火を認めたと、沖家室島南東方沖での変針の時機を確認するために操舵スタンド右のGPSプロッターの画面を注視して航行を続け、目前にB船を認めて慌てて減速するとともに、右舵を取ったものの、平成24年12月15日04時20分ごろ、同島南東方沖において、A船の左舷船首部とC船の右舷船尾部が衝突し、続いてA船の左舷船首部とB船の右舷船尾部が衝突した。 B船は、船長B及び甲板員Bほか5人が乗り組み、空船のC船を押航して押船列（以下「B船押船列」という。）を構成し、甲板員Bが単独で船橋当直に就き、針路約267°、速力約8knで自動操舵によ

	<p>って沖家室島南東方沖を航行中、右舷船尾方約1,000mにA船を認めた。</p> <p>甲板員Bは、A船がB船押船列を避けるものと思い、同じ針路及び速力で航行中、A船が針路を変えずに接近したので、A船に対して探照灯の照射を行ったものの、A船が至近に接近したため、左舵を取ったが、B船押船列とA船が衝突した。</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 北北東、風力 3、視界 良好</p> <p>海象：潮汐 上げ潮の初期</p>
分析 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 なし、B なし</p> <p>A船は、沖家室島南東方沖を南西進中、航海士Aが、左舷前方にB船押船列の灯火を認めたものの、変針の時機を確認するためにGPSプロッターの画面に注意を向け、見張りを適切に行っていなかったことから、B船押船列との接近に気付かず、B船押船列と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船押船列は、沖家室島南東方沖を西進中、甲板員Bが、右舷後方にA船を認めたものの、A船がB船押船列を避けるものと思い、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、A船と衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、沖家室島南東方沖において、A船が南西進中、B船押船列が西進中、航海士Aが見張りを適切に行っておらず、また、甲板員Bが、A船がB船押船列を避けるものと思い、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>
参考	<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"> ・見張りには、レーダーも活用すること。 ・接近する船舶を認めた場合、安全に通過するまで見張りを適切に行い、汽笛を活用すること。