

船舶事故調査報告書

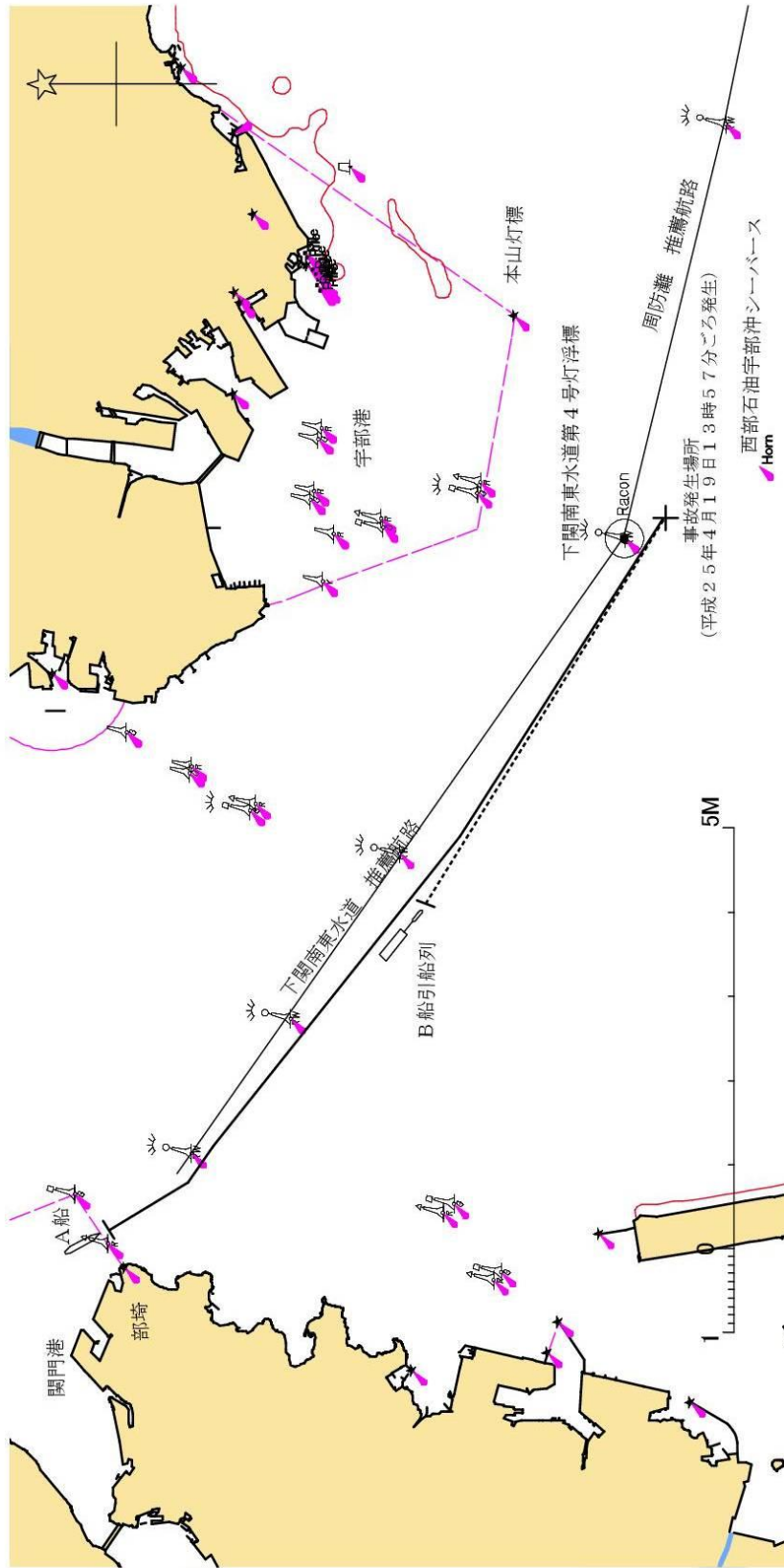
平成26年2月13日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 横山 鐵 男（部会長）
 委員 庄 司 邦 昭
 委員 根 本 美 奈

事故種類	衝突
発生日時	平成25年4月19日 13時57分ごろ
発生場所	山口県宇部市本山灯標南西方沖 本山灯標から真方位233° 3.0海里（M）付近 （概位 北緯33° 51.1′ 東経131° 12.1′）
事故調査の経過	平成25年4月22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 ケミカルタンカー ^{ドゴア アステリア} DOGO ASTERIA（大韓民国籍）、497トン 9046590（IMO番号）、DOGO SHIPPING CO.,LTD.（大韓民国籍） 63.90m×10.00m×4.50m、鋼 ディーゼル機関、1,029kW、1992年4月16日 B 引船 ^{いたける} 五十猛、99トン 135130、株式会社近藤海事 26.50m×7.50m×3.19m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成9年11月30日 C 台船 ^{あしゅら} 阿修羅、約1,831トン なし、株式会社近藤海事 72.0m×20.0m×3.6m、鋼 機関なし、平成2年（建造年）
乗組員等に関する情報	A 二等航海士A（大韓民国籍） 男性 65歳 三級航海士（大韓民国発給） 交付年月日 2009年5月19日 （2014年5月18日まで有効） B 一等航海士B 男性 32歳 四級海技士（航海）（履歴限定） 免許年月日 平成12年8月25日 免状交付年月日 平成22年8月11日 免状有効期間満了日 平成27年8月24日
死傷者等	なし
損傷	A 船首ステム部に亀裂及び凹損

	<p>B なし</p> <p>C 船尾端右舷側に凹損、後部右舷の貨物コーミング及び同架台に凹損</p>
事故の経過	<p>A船は、船長A及び二等航海士Aほか8人が乗り組み、愛媛県松山市松山港に向けて下関南東水道の推薦航路に沿って南西側を約11.5ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で南東進していた。</p> <p>二等航海士Aは、関門港内での操船指揮をしていた船長Aから船橋当直を引き継ぎ、甲板員Aと共に見張りをを行いながら、自動操舵で航行していた。</p> <p>二等航海士Aは、甲板員Aがトイレに行くことを許可し、1人で船橋左舷側に立ち、右舷前方にB船がC船をえい航する引船列(以下「B船引船列」という。)が同航していることを確認していたものの、平成25年4月19日13時45分ごろ、開けていた左舷側の扉の所において、左舷方に体を向けて下関南東水道の北側を反航する他船及び接近する下関南東水道第4号灯浮標を見ていた。</p> <p>二等航海士Aは、13時57分ごろ、本山灯標から真方位233°3.0M付近において、衝撃を感じて前方を見たところ、A船船首がB船引船列のC船の右舷後部に衝突したことを知り、右舵一杯を取ってB船引船列の右方に出てB船に向かった。</p> <p>B船は、船長B及び一等航海士Bほか3人が乗り組み、ひし形の形象物1個を掲げ、無人でひし形の形象物を掲げた空船のC船をえい航しており、B船引船列の全長を約220mとし、大分県大分港に向けて下関南東水道の推薦航路に沿って南西側を約6.5knの速力で自動操舵により、南東進していた。</p> <p>一等航海士Bは、13時50分ごろ、下関南東水道第4号灯浮標を通過したので、10°ほど左転を行い、姫島水道の方向に向ける針路としたとき、周囲を見渡して前方に漁船数隻及び後方にA船を確認したが、漁船に注意しながら、後方から接近するA船が避航するものと思い、A船から目を離し、警告信号は行わずに航行した。</p> <p>一等航海士Bは、B船引船列のC船とA船が衝突したものの、衝突を知らないで航行を続けたが、西部石油宇部沖シーバース付近にいた警戒船船長から、携帯電話で衝突の事実を知らされ、報告を受けた船長Bが海上保安庁に連絡した。</p> <p>(付図1 推定航行経路図、付表1 A船のAIS記録(抜粋) 参照)</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 北、風力 3、視界 良好</p> <p>海象：潮汐 上げ潮の末期</p>
その他の事項	<p>下関南東水道第4号灯浮標は、同水道の推薦航路と周防灘の推薦航路との接点に設置され、変針点の目標となっていた。</p> <p>A船及びB船は、共にレーダー、GPSプロッター及び汽笛を装備</p>

	していた。
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	A あり、B あり A なし、B なし A なし、B なし A 船は、下関南東水道を南東進中、二等航海士 A が、右舷船首方に B 船引船列を確認していたものの、左舷方を反航する他船及び接近する下関南東水道第 4 号灯浮標を見ており、見張りを適切に行っていなかったことから、B 船引船列の C 船と衝突したものと考えられる。 B 船引船列は、下関南東水道を南東進中、一等航海士 B が、変針したとき、後方に A 船を確認していたものの、A 船が避航するものと思い、見張りを適切に行っていなかったことから、B 船引船列の C 船と A 船が衝突したものと考えられる。
原因	本事故は、下関南東水道において、A 船及び B 船引船列が共に南東進中、二等航海士 A が、左舷方を反航する他船及び接近する下関南東水道第 4 号灯浮標を見ており、見張りを適切に行っておらず、また、一等航海士 B が、A 船が避航するものと思い、見張りを適切に行っていなかったため、A 船と B 船引船列の C 船が衝突したことにより発生したものと考えられる。
参考	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。 ・ 船橋当直者は、視覚、聴覚及びそのときの状況に適した他の全ての手段により、常時適切に見張りを行うこと。

付図1 推定航行経路図



付表 1 A船のAIS記録(抜粋)

平成25年4月19日

時刻 (時:分:秒)	北緯 (° -' -")	東経 (° -' -")	船首方位 (°)	対地針路 (°)	対地速力 (kn)
13:01:50	33-57-33.8	131-02-00.3	144	143.2	11.9
13:06:40	33-56-48.4	131-02-43.0	140	142.6	11.7
13:11:49	33-56-10.7	131-03-39.7	127	125.4	11.8
13:16:50	33-55-34.1	131-04-35.9	132	130.3	11.7
13:21:51	33-54-56.6	131-05-30.2	131	129.9	11.5
13:26:51	33-54-19.6	131-06-24.5	130	129.7	11.7
13:31:31	33-53-44.5	131-07-14.9	130	128.8	11.7
13:36:51	33-53-06.4	131-08-13.6	126	123.8	11.5
13:42:01	33-52-33.1	131-09-13.7	124	123.3	11.6
13:46:40	33-52-03.3	131-10-08.4	125	125.0	11.5
13:51:51	33-51-31.5	131-11-08.7	120	120.7	11.3
13:52:51	33-51-26.0	131-11-20.6	120	118.8	11.4
13:54:51	33-51-14.3	131-11-44.2	122	120.9	11.3
13:56:47	33-51-03.9	131-12-07.2	141	119.3	8.8
13:57:07	33-51-01.9	131-12-09.1	174	165.5	7.9

(注) 船位は、船橋上部に設置されたGPSアンテナの位置である。