

船舶事故調査報告書

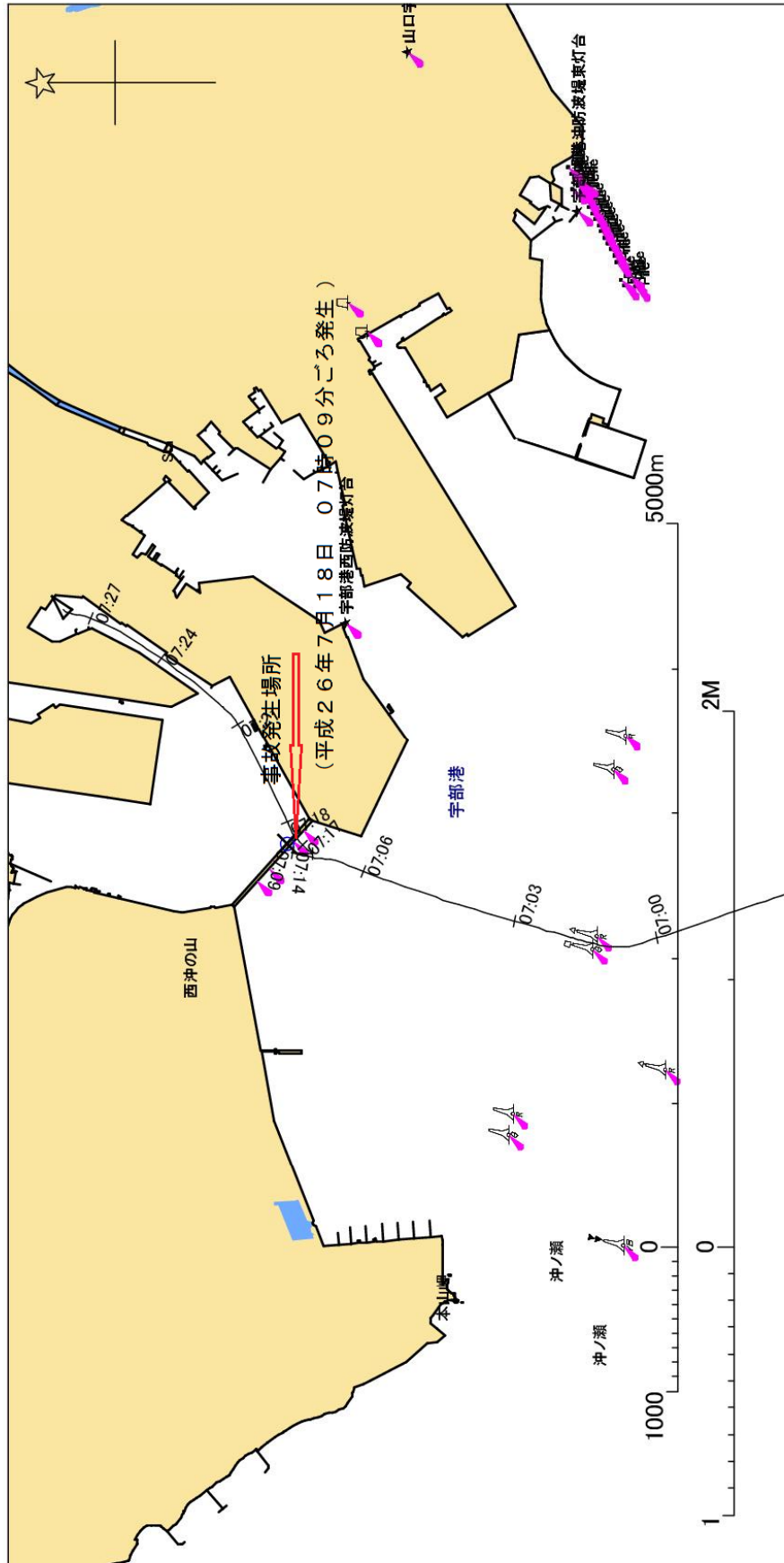
平成26年12月11日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 庄司邦昭（部会長）
 委員 小須田 敏
 委員 根本美奈

事故種類	衝突（橋脚）
発生日時	平成26年7月18日 07時09分ごろ
発生場所	山口県宇部市宇部港（興産大橋） 宇部港西防波堤灯台から真方位284° 1,630m付近 （概位 北緯33° 56.5′ 東経131° 12.9′）
事故調査の経過	平成26年7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。 原因関係者からの意見聴取手続きを行った。
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	貨物船 ^{エスエムスリー} SM3（大韓民国籍）、1,493トン 9041899（IMO番号）、SEMYUNG SHIPPING CO.,LTD. 74.02m×11.70m×7.20m、鋼 ディーゼル機関、736kW、1991年9月29日
乗組員等に関する情報	船長（大韓民国籍） 男性 66歳 三級航海士（商船限定）（大韓民国発給） 交付年月日 2013年4月25日 （2018年8月17日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	本船 右舷船首外板に破口 橋 P5橋脚基礎部に欠損
事故の経過	本船は、船長（以下「本件船長」という。）ほか9人が乗り組み、空船で宇部港内の工業運河の岸壁に向け、約7～8ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で先導船（エスコートボート）の約200m後方を北北東進していた。 本件船長は、操舵室の前面中央窓付近で双眼鏡を使用して見張り及び操船指揮を行い、二等航海士が操舵に就き、機関長が遠隔操縦レバー操作を担当し、一等航海士が船首楼甲板で着岸の準備をしていた。 本船は、通常の進路どおり、宇部港の興産大橋のP5橋脚とP6橋脚の間を通航しようとして近づいた際、本件船長が、P5橋脚とP6橋脚間の北方に4隻の小型漁船が操業していることを認め、直進するか進路を変えるべきかと迷い、二等航海士に出す操舵の指示を躊躇した。 本件船長は、興産大橋の手前約260mに接近した際、進路を変え

	<p>ることに決め、二等航海士に左舵20°を指示し、興産大橋のP4橋脚とP5橋脚の間に本船を向けたが、橋脚間を安全に通過することができないと思い、続いて微速力後進として本船を停止させようとしたが、行きあしが止まらないので、全速力後進に変え、船首楼甲板の一等航海士へ投錨するようにマイクで指示した。</p> <p>一等航海士は、着岸準備のため、右舷錨の投錨準備をしていたので、本件船長の指示を聞いて右舷錨を投錨し、錨鎖を約1.5節（約35m）延出して止めた。</p> <p>本件船長は、右舷錨を投錨したことにより、本船が時計回りに回頭し、機関室の船尾にある燃料タンクが橋脚に衝突するかもしれないと思い、回避しようとして左舵一杯（舵角35°）を取るよう、二等航海士に指示したところ、平成26年7月18日07時09分ごろ約1knの速力で本船右舷船首がP5橋脚に衝突した。</p> <p>本船は、本事故後、すぐに後進して興産大橋から離れ、本件船長が代理店及び先導船に衝突したことを連絡し、一等航海士が損傷状況を調べた。</p> <p>本船は、宇部港岸壁において、破口部の応急修理を行い、貨物を積載せずに大韓民国へ向かった。</p> <p>（付図1 推定航行経路図、付表1 AIS記録（抜粋） 参照）</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 北北西、風力 1、視界 良好</p> <p>海象：潮汐 上げ潮の初期</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船の喫水は、船首約1.75m、船尾約3.80mであった。</p> <p>興産大橋のP4橋脚とP5橋脚の間隔は、200mであり、P5橋脚とP6橋脚の間隔は、170mであった。</p> <p>本件船長が認めた興産大橋北方の4隻の漁船は、1隻が警戒船であり、3隻がえいの駆除を行っており、漁業協同組合から、事前にメールによる注意喚起の連絡が関係会社に届いていたので、先導船船長は、そのことを知らされていた。</p> <p>先導船船長は、4隻の漁船の近くまで進み、漁船が興産大橋北方にいたので、通常どおり本船が通航できると思い、「フォローミー」と本船に連絡し、本件船長から「オッケー」の返事を受けたが、本船が急に左舵を取ったので、慌てて「ストップエンジン」と伝えた。</p> <p>本件船長は、興産大橋に近づいた際、前方の漁船に気を取られ、先導船からの「フォローミー」の連絡がよく聞き取れず、日本語で何か言っていると思ったが、「ストップエンジン」はよく聞こえていた。</p> <p>本件船長は、操舵室の前面窓から見張りをしていたので、操舵スタンド付近にあるレーダーを見ていなかった。</p> <p>二等航海士は、0.75海里レンジのレーダーを見ており、先導船の後をついていけば、興産大橋を通常どおり通航できると思ったが、本件船長の指示に従った。</p>

<p>分析</p> <p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析</p>	<p>あり あり なし</p> <p>本船は、宇部港の興産大橋下を通航しようとして北北東進中、本件船長が、進路上の興産大橋のP5橋脚とP6橋脚間の北方に4隻の漁船を認め、取るべき進路を考えており、興産大橋に接近して変針しようとしたことから、橋脚を安全に通過することができないと思い、停船しようとし、後進をかけ、錨の投下を行ったものの、行きあしが止まらず、P5橋脚に衝突したものと考えられる。</p> <p>先導船船長は、本船の先導をして4隻の漁船の近くまで進み、漁船は興産大橋北方にいたので、本船が通航できると思ったが、本件船長は、レーダーを見ていなかったことから、P5橋脚とP6橋脚間と4隻の漁船の位置関係を正確に把握できず、P5橋脚とP6橋脚間を通航できないと思った可能性があると考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、宇部港の興産大橋下を通航しようとして北北東進中、本件船長が、進路上の興産大橋のP5橋脚とP6橋脚間の北方に4隻の漁船を認め、取るべき進路を考えており、興産大橋に接近して変針しようとしたため、橋脚を安全に通過することができないと思い、停船しようとし、後進をかけ、錨の投下を行ったものの、行きあしが止まらず、P5橋脚に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"> ・海上の交通に関する情報が事前に通知されたときは、代理店は、その情報を通航予定船にも伝えておくことが望ましい。 ・船長は、港内においては、操舵等の指示を適切な時機に行うことができるよう、前路の状況の正確な把握を行うこと。 ・船長は、先導船との連絡を密に行うこと。

付図1 推定航行経路図



付表1 AIS記録(抜粋)

時刻 (時:分:秒)	対地速力 (kn)	北緯 (° -' -")	東経 (° -' -")	対地針路 (°)	船首方位 (°)
07:04:08	11.1	33-55-48.4	131-12-36.3	016	025
07:05:08	10.8	33-55-58.9	131-12-40.4	019	028
07:06:27	9.7	33-56-11.5	131-12-45.9	021	030
07:07:08	8.8	33-56-17.7	131-12-48.7	016	017
07:08:07	5.8	33-56-24.9	131-12-50.1	013	025
07:09:07	1.0	33-56-27.4	131-12-50.9	296	013
07:09:28	1.8	33-56-26.8	131-12-51.0	204	359
07:14:35	1.4	33-56-22.7	131-12-50.4	199	020
07:16:46	4.3	33-56-24.0	131-12-51.6	045	054
07:17:06	5.4	33-56-25.1	131-12-53.0	047	058
07:19:16	8.1	33-56-32.7	131-13-09.7	063	070

(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。