

船舶事故調査報告書

平成27年2月12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
発生日時	平成26年3月26日 20時55分ごろ
発生場所	山口県宇部市宇部港南東方沖 宇部市所在の本山灯標から真方位107° 6.5海里（M）付近 （概位 北緯33° 51.0′ 東経131° 22.4′）
事故調査の経過	平成26年4月11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 ^{むつわ} 六和丸、342トン 135042、有限会社六甲船舶 52.83m×9.00m×4.10m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成7年10月 B 貨物船 ^{きょうわ} 共和丸、199トン 134590、有限会社仲矢海運 58.30m×9.60m×5.46m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成8年3月12日
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 58歳 四級海技士（航海） 免許年月日 昭和63年4月8日 免状交付年月日 平成26年2月19日 免状有効期間満了日 平成31年2月18日 B 船長B 男性 69歳 五級海技士（航海） 免許年月日 昭和49年10月18日 免状交付年月日 平成21年9月2日 免状有効期間満了日 平成27年7月18日
死傷者等	なし
損傷	A 左舷後部外板に破口、左舷ボート甲板に凹損 B 船首外板に擦過傷、船首ハンドレールに曲損
事故の経過	A船は、船長Aほか3人が乗り組み、船長Aが単独で当直に当たり、手動操舵で宇部港南東方沖を周防灘航路第1～第6号灯浮標で示される推薦航路（以下「周防灘推薦航路」という。）の北側をこれに

	<p>沿って西進していた。</p> <p>船長Aは、約282°（真方位、以下同じ。）の針路及び約10.5ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）とし、レーダー及びGPSプロッターを作動させ、他船の視認状況から視程約1Mであることを認めながら航行していた。</p> <p>船長Aは、レーダーで船首方約5～6Mのところ接近してくるB船の映像を認めたのち、B船を右に見て避けるつもりで、左舵をとって針路を約270°とし、前方に相手船が見えてきてから避航しようと思い、目視による見張りをしながら、航行を続けた。</p> <p>船長Aは、船首やや左から現れたB船の灯火を約500mの距離で認めたが、何もすることができずに、平成26年3月26日20時55分ごろ、本山灯標から107°6.5M付近において、A船の左舷後部とB船の左舷船首とが衝突した。</p> <p>B船は、船長B、一等航海士B及び甲板員Bほか1人が乗り組み、船長Bが、単独で当直に当たり、自動操舵で周防灘推薦航路の北側をこれに沿って東進していた。</p> <p>船長Bは、約100°の針路及び約11knの速力とし、レーダー及びGPSプロッターを作動させ、視界が制限されて視程約500～600mであったので、一等航海士B及び甲板員Bを昇橋させて見張りに当て、航行していた。</p> <p>船長Bは、レーダーで船首やや左方のところに接近してくるA船の映像を認め、動静を確認したところ僅かに左舷側が変わっていくように思ったので、レーダーから離れて海図台のところで、自船の船位を確認し始めた。</p> <p>船長Bは、操舵室の前方に戻ると、船首方にA船の灯火が間近に見えたので、機関を全速力後進としたが、B船とA船が衝突した。</p> <p>A船及びB船は、衝突場所付近で錨泊して待機し、巡視船乗組員の事情聴取を受けた。</p> <p>（付図1 推定航行経路図 参照）</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 霧、風向 南西、風力 1、視程 約500～600m 海象：潮汐 下げ潮の末期</p>
<p>その他の事項</p>	<p>A船は、廃硫酸360m³を積載し、喫水が船首約2.1m、船尾約3.8mであった。</p> <p>船長Aは、周防灘に入った当初は、視程は1Mであると確認していたが、衝突時には視程が約500～600mとなっていた。</p> <p>B船は、空船で、喫水が船首約0.8m、船尾約2.7mであった。</p> <p>A船及びB船は、視界制限の状況下、航海灯を点灯していたが、減速せず、霧中信号を吹鳴していなかった。</p>
<p>分析 乗組員等の関与</p>	<p>A あり、B あり</p>

<p>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>A なし、B なし A あり、B あり</p> <p>A 船は、視界制限の状況下、宇部港南東方沖を西進中、船長AがB船の映像をレーダーで確認していたものの、目視で確認してから避航すればよいと思い、目視での見張りに意識を集中して航行を続けたことから、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B 船は、視界制限の状況下、宇部港南東方沖を東進中、船長BがA船をレーダーで船首やや左方に確認していたものの、僅かに左舷側を通過していくように思い、レーダーの見張りから離れ、その後A船が左転したことに気付かなかったことから、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、視界制限の状況下、宇部港南東方沖において、A船が西進中、B船が東進中、船長Aが、B船を目視で確認してから避航すればよいと思い、目視での見張りに意識を集中し、また、船長Bが、A船が僅かに左舷側を通過していくように思ったので、レーダーの見張りから離れ、その後A船が左転したことに気付かなかったため、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"> ・ 船長は、視界の状況を常時確認すること。 ・ 船長は、視界が制限された中を航行する際、安全な速力とし、霧中信号を吹鳴すること。 ・ 船長は、ふだんからレーダーの取扱いの習熟に努め、視界制限状態となった際、レーダーの各種調整を適切に行い、レーダーによる見張りを適切に行うこと。

付図1 推定航行経路図

