

船舶事故等調査報告書

平成27年3月26日  
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故等番号	2012広第222号
事故等種類	衝突
発生日時	平成24年12月15日 03時22分ごろ
発生場所	愛媛県松山市由利島南方沖 由利島灯台から真方位201° 1.58海里（M）付近 （概位 北緯33° 49.25′ 東経132° 31.27′）
事故等調査の経過	平成24年12月17日、本事故の調査を担当する主管調査官（広島事務所）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	A 貨物船 <sup>フーマリ</sup> BHUMARIN（タイ王国籍）、7,873トン 9128843（IMO番号）、THANAVEE MARINE CO.,LTD. B 貨物船 <sup>きおう</sup> 輝王、499トン 140653、脇坂海運株式会社
乗組員等に関する情報	A 航海士A（タイ王国籍）、船長免状（タイ王国発給） B 航海士B、三級海技士（航海）
死傷者等	なし
損傷	A バルバスパウ右舷側に凹損、右舷船首部外板に擦過傷 B 左舷中央部外板に亀裂を伴う凹損
事故等の経過	A船は、船長A（タイ王国籍）及び航海士Aほか18人（全員タイ王国籍）が乗り組み、スチールコイル約4,301tを積載し、航海士A及び操舵手Aが船橋当直に就き、約13ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で、山口県光市沖の錨地に向け、伊予灘の推薦航路線に沿って自動操舵により南西進した。 航海士Aは、右舷前方に同航していたB船の左舷側を追い越す態勢で航行中、伊予灘航路第8号灯浮標（以下「第8号灯浮標」という。）付近において、B船が右転したことを知り、B船がA船と同じ光市沖方面に向かうものと思い、第8号灯浮標を通過した頃、操舵手Aに「第8号灯浮標から光市沖方面に分岐する推薦航路線」（以下「本件推薦航路線」という。）に沿う針路241°（真方位、以下同じ。）を指示した。 操舵手Aは、航海士Aの指示を受け、手動操舵に切り替えて右舵を取り、針路を約241°として自動操舵に切り替えたところ、B船が左舷灯とマスト灯を見せて接近することに気付き、航海士Aに報告するとともに手動操舵に切り替えた。 航海士Aは、操舵手Aから報告を受けてB船を見たとき、操舵手Aから左舵一杯にすることを報告を受け、左舵一杯を了解した。

	<p>A船は、ほぼ同じ針路及び速力で西南西進中、平成24年12月15日03時22分ごろ、由利島南方沖において、その右舷船首部とB船の左舷中央部とが衝突した。</p> <p>B船は、船長B及び航海士Bほか3人が乗り組み、空船で、航海士Bが単独の船橋当直に就き、約12.5～12.6knの速力で、大分県大分市大分港に向け、伊予灘の推薦航路線に沿って自動操舵により南西進した。</p> <p>航海士Bは、第8号灯浮標付近で、B船を追い越す態勢で左舷後方から接近するA船が約300～500mに近づいたとき、A船との船間距離を少し離すため、約5°右転して操舵スタンドから右舷側に移動し、右舷方や後方を見ながら航行を続け、ふと左舷方を見たところ、約50～80mにB船の前部マスト灯に照らされたA船の船体を認めた。</p> <p>B船は、航海士Bが手動操舵に切り替えて右舵一杯をとったが、A船と衝突した。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 北西、風力 2、視界 良好</p> <p>海象：潮汐 下げ潮の末期、潮流 231° 約1.0kn（由利島小由利の北方約1.1M）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>A船及びB船は、マスト灯2個、両舷灯及び船尾灯を表示していた。</p> <p>航海士Aは、日本の内航船との英語によるVHF無線電話の交信が成り立たないことが多かったので、VHF無線電話を使用しなかった。</p> <p>A船及びB船は、汽笛及び発光による信号は行っていなかった。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象等の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<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、由利島南方沖を南西進中、航海士Aが、B船の左舷側を追い越す際、B船が右転したので本件推薦航路線に沿って航行するものと思い、本件推薦航路線に沿う針路としたものの、B船に対して見張りを適切に行っていなかったことから、B船と互いに接近していることに気付かずに航行し、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、由利島南方沖を南西進中、航海士Bが、B船の左舷側を追い越す態勢のA船との船間距離を離そうとして約5°右転後、A船に対して見張りを適切に行っていなかったことから、A船と互いに接近していることに気付かずに航行し、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、夜間、伊予灘の由利島南方沖において、A船及びB船が共に南西進中、航海士Aが、B船の左舷側を追い越す際、B船が右転</p>

	<p>したので本件推薦航路線に沿って航行するものと思ひ、B船に対して見張りを適切に行っておらず、また、航海士Bが、B船の左舷側を追い越す態勢のA船との船間距離を離そうとして約5°右転後、A船に対して見張りを適切に行っていなかったため、両船が互いに接近していることに気付かずに航行し、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>
<b>参考</b>	<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"><li>・VHF無線電話を積極的に活用すること。</li><li>・追越しを行う際は、十分な距離を離して航行することが、海上衝突予防法で求められていることを十分に理解し、同法の規定どおりに操船すること。</li></ul>