

船舶事故調査報告書

平成29年9月21日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	衝突
発生日時	平成29年3月7日 01時40分ごろ
発生場所	山口県宇部市宇部港南方沖 本山灯標から真方位158° 4.8海里付近 (概位 北緯33° 48.4′ 東経131° 17.1′)
事故の概要	貨物船三萬吉16は、東南東進中、また、貨物船第十八大盛丸は、東進中、両船が衝突した。
事故調査の経過	平成29年6月1日、主管調査官（門司事務所）を指名原因関係者から意見聴取実施済
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 三萬吉16、749トン 141958、有限会社三萬吉 B 貨物船 第十八大盛丸、698トン 132064、株式会社大盛産業
乗組員等に関する情報	A 航海士A、六級海技士（航海） B 船長B、四級海技士（航海）
負傷者	なし
損傷	A 右舷船首部に擦過傷等 B 左舷船尾部に擦過傷等
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北西、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏
事故の経過	<p>A船は、船長及び航海士Aほか5人が乗り組み、空船の状態で、高知県須崎市須崎港に向けて長崎県平戸市平戸港を出港し、宇部港南方沖を東南東進していた。</p> <p>A船は、航海士Aが単独で船橋当直に当たり、法定灯火を表示し、大分県姫島村姫島西側の水路に向けて約11ノット（kn）の対地速力で、自動操舵により東南東進を続けていた。</p> <p>航海士Aは、右舷前方に東進するB船を認め、B船までの距離が約190mとなったとき、B船からVHF無線電話でB船の前後どちらを通過するのか問合せを受け、B船の船尾方を通過する旨伝えた。</p> <p>A船は、航海士Aが、B船の船首側に接近し、右舵を取ってB船の船尾方に向けることはできないと思ったので、徐々に左舵を取りながら減速したところ、その右舷船首部とB船の左舷船尾部とが衝突した。</p> <p>B船は、船長Bほか4人が乗り組み、兵庫県東播磨港に向けて福岡県苅田町苅田港を出港し、宇部港南方沖を東進した。</p> <p>B船は、船長Bが単独で船橋当直に当たり、法定灯火を表示し、周</p>

	<p>防灘航路第3号灯浮標に向けて約10.5knの対地速力で、自動操舵により東進を続けていた。</p> <p>船長Bは、左舷後方を東南東進していたA船が接近するのを見て、本船の前後どちらを通過するのかVHF無線電話で問い合わせ、船尾方を通過する旨の回答を得たので、安心していたところ、衝撃を感じ、B船とA船とが衝突したことに気付いた。</p>
分析	<p>A船は、宇部港南方沖を東南東進中、航海士Aが、B船に対する見張りを適切に行っていなかったことから、B船と衝突のおそれのある態勢で接近していることに気付くのが遅れ、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、宇部港南方沖を東進中、船長Bが、A船からB船の船尾方を通過する旨の回答を得たので安心し、A船に対する見張りを適切に行っていなかったことから、A船が衝突のおそれのある態勢で接近していることに気付かず、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、宇部港南方沖において、A船が東南東進中、B船が東進中、航海士A及び船長Bが共に見張りを適切に行っていなかったため、両船が衝突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"> ・ 常時適切な見張りを行うこと。