

船舶事故調査報告書

平成29年8月24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3日 04時55分ごろ
発生場所	茨城県鹿島港 鹿島液化ガス共同備蓄基地シーバース灯から真方位262° 2.05海里（M）付近 （概位 北緯35° 55.3′ 東経140° 39.9′）
事故の概要	貨物船由良丸は、西北西進中、また、貨物船清岳丸は、東南東進中、両船が衝突した。
事故調査の経過	平成29年3月3日、主管調査官（横浜事務所）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 由良丸、744トン 140638、由良機船株式会社、由良海運株式会社 B 貨物船 清岳丸、499トン 135688、鈴与海運株式会社、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構
乗組員等に関する情報	A 船長A、四級（航海） B 船長B、三級（航海）
負傷者	なし
損傷	A 右舷船首部外板に擦過傷を伴う亀裂等 B 右舷船首部外板に擦過傷を伴う凹損、ハンドレールに曲損
気象・海象	気象：天気 霧、風向 北西、風力 1、視程 約50m 海象：海上 平穏 鹿島市及び茨城県神栖市には、平成29年3月3日00時48分に濃霧注意報が発表され、本事故時も継続中であった。
事故の経過	A船は、船長Aほか4人が乗り組み、鹿島港内において、濃霧により視程が約50mとなった状況下、乗組員が入港配置につき、船長が、単独で操船を行い、同港中国木材岸壁に着岸しようと機関を半速力前進として約4ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で同港北側の水路の中央やや右側を西北西進していた。 船長Aは、レーダーで船首方にB船の映像を認め、B船の動向を監視していたところ、VHF無線電話（以下「VHF」という。）でB船に呼び出され、右舷対右舷で通過したいとの提案に合意して小舵角の左舵を取った。 A船は、船長Aが、基本は右側航行なので、B船がA船と右舷を対して通過することに疑念を感じ、舵を中央として目視でB船を探していたところ、船首配置の乗組員から衝突するとの知らせを聞くととも

	<p>に、B船のマスト灯を視認し、慌てて左舵を取ったものの、その右舷船首部とB船の右舷船首部とが衝突した。</p> <p>B船は、船長Bほか4人が乗り組み、茨城県ひたちなか市^{ひたちなか}常陸那珂港に向けて04時45分ごろ仮バースの鹿島港北公共ふ頭E岸壁を離岸し、約6knの速力で同港北側の水路中央付近を東南東進していた。</p> <p>B船は、船長Bが、レーダーで船首方約1MにA船の映像を探知し、船舶自動識別装置(AIS)の情報でA船の船名を確認した後、B船の右舷側にA船の着岸予定岸壁があることを知っていたので、VHFでA船を呼び出して右舷対右舷で通過する旨を伝え、機関を極微速力前進として左舵を取ったところ、レーダーで見たA船とB船との距離が接近しており、右舷対右舷で通過することが困難な状況となっていることに気付き、すぐに機関を全速力後進としたものの、A船と衝突した。</p> <p>A船及びB船は、霧中信号を行っていなかった。</p>
<p>分析</p>	<p>A船は、霧で視界制限状態となった鹿島港北側の水路をB船と左舷を対して行き会う態勢で西北西進中、船長Aが、VHFでB船からの右舷対右舷で通過したいとの提案に合意した後、左舵を取る時機を逸したことから、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、基本は右側航行であり、B船がA船と右舷を対して通過することに疑念を感じていたことから、左舵を取る時機を逸したものと考えられる。</p> <p>B船は、霧で視界制限状態となった鹿島港北側の水路をA船と左舷を対して行き会う態勢で東南東進中、船長Bが、A船が着岸予定岸壁に向けやすくなるものと思い、A船とB船とが接近した状況でA船に右舷対右舷で通過することを提案して左舵を取ったことから、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、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船とB船とが接近した状況でA船に右舷対右舷で通過することを提案して左舵を取ったものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、霧で視界制限状態となった鹿島港北側の水路において、A船がB船と左舷を対して行き会う態勢で西北西進中、B船がA船と左舷を対して行き会う態勢で東南東進中、船長Aが、VHFでB船からの右舷対右舷で通過したいとの提案に合意した後、左舵を取る時機を逸し、また、船長Bが、A船とB船とが接近した状況でA船に右舷対右舷で通過することを提案して左舵を取ったため、両船が衝突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"> ・ 常時適切な見張りを行うこと。 ・ 水路等では、右側端に寄って航行し、VHFで一般的な航法と異

なる提案をすることは控えること。

- ・ 視界制限状態における船舶の航法に従って航行すること。