

船舶事故調査報告書

平成30年7月18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30年2月4日 03時50分ごろ
発生場所	山口県上関町天田島東方沖（平郡水道） 天田島灯台から真方位085° 1.7海里（M）付近 （概位 北緯33° 46.5′ 東経132° 05.1′）
事故の概要	セメント運搬船高陽丸は、南西進中、また、ケミカルタンカーEIWA MARU 1は、南西進中、両船が衝突した。
事故調査の経過	平成30年2月16日、主管調査官（広島事務所）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 セメント運搬船 高陽丸、748トン 136828、山陽海運株式会社 B ケミカルタンカー EIWA MARU 1、498トン 8910378（IMO番号）、KEOYOUNG SHIPPING CO.,LTD
乗組員等に関する情報	A 船長A、四級（航海） 航海士A、四級（航海） B 船長B（大韓民国籍）、二級航海士免状（大韓民国発給） 航海士B（大韓民国籍）、三級航海士免状（大韓民国発給）
負傷者	なし
損傷	A 右舷船首部外板に擦過傷 B 左舷船尾部外板に亀裂等、左舷船尾部ハンドレールに曲損及び左舷ポートデッキが圧壊等
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北西、風力 2、視界 良好 海象：波高 約1.0m、潮汐 下げ潮の末期
事故の経過	A 船は、船長A及び航海士Aほか3人が乗り組み、法定灯火を表示し、航海士Aが単独で船橋当直につき、平郡水道を約12ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で南西進していた。 航海士Aは、レーダーで正船首方約1.5Mに同航するB船を認めたが、船首部にある荷役設備の構造物が死角になり、目視で認めない状態で航海当直に当たっていた。 A船は、航海士Aが、B船がいることを失念して航行を続け、船首方至近にB船の船尾灯を認めたが、何もすることができず、A船の右舷船首部とB船の左舷船尾部とが衝突した。 航海士Aは、ARPA（Automatic Radar Plotting Aids：自動衝突予防援助装置）機能でB船を捕捉していなかった。 B船は、船長B及び航海士Bほか8人（大韓民国籍1人、インドネシア共和国籍6人、ミャンマー連邦共和国籍1人）が乗り組み、法定

	<p>灯火を表示し、航海士Bが単独で船橋当直につき、平郡水道を約9knの速力で南西進していた。</p> <p>航海士Bは、航路線に沿って針路及び速力を保持して航行を続けていたところ、衝撃を感じ、B船とA船とが衝突したことに気付いた。</p> <p>航海士Bは、追越し船がB船を避けてくれるものと思っていたので、船尾方の見張りをしておらず、A船に気付かなかった。</p>
分析	<p>A船は、平郡水道を南西進中、航海士Aが、レーダーで船首方に認めたB船を失念し、船首方の死角を補う見張りを行っていなかったことから、B船と衝突するおそれのある状態で航行していることに気付かず、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、平郡水道を南西進中、航海士Bが、追越し船がB船を避けてくれるものと思い、船尾方の見張りを行っていなかったことから、A船が船尾方から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、天田島東方沖において、A船及びB船が共に南西進中、航海士Aが、レーダーで船首方に認めたB船を失念し、船首方の死角を補う見張りを行っておらず、また、航海士Bが船尾方の見張りを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>
再発防止策	<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"> ・ 船橋当直者は、船首方に死角がある場合、死角を補う見張りを行うこと。 ・ 船橋当直者は、レーダーのARPA機能で他船を捕捉しておくこと。 ・ 船橋当直者は、レーダーを使用するなどして船尾方を含む全周に渡って常時適切な見張りを行い、衝突するおそれがある他船の有無を確認すること。