

船舶事故調査報告書

令和4年6月8日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委員 佐藤 雄二（部会長）

委員 田村 兼吉

委員 岡本 満喜子

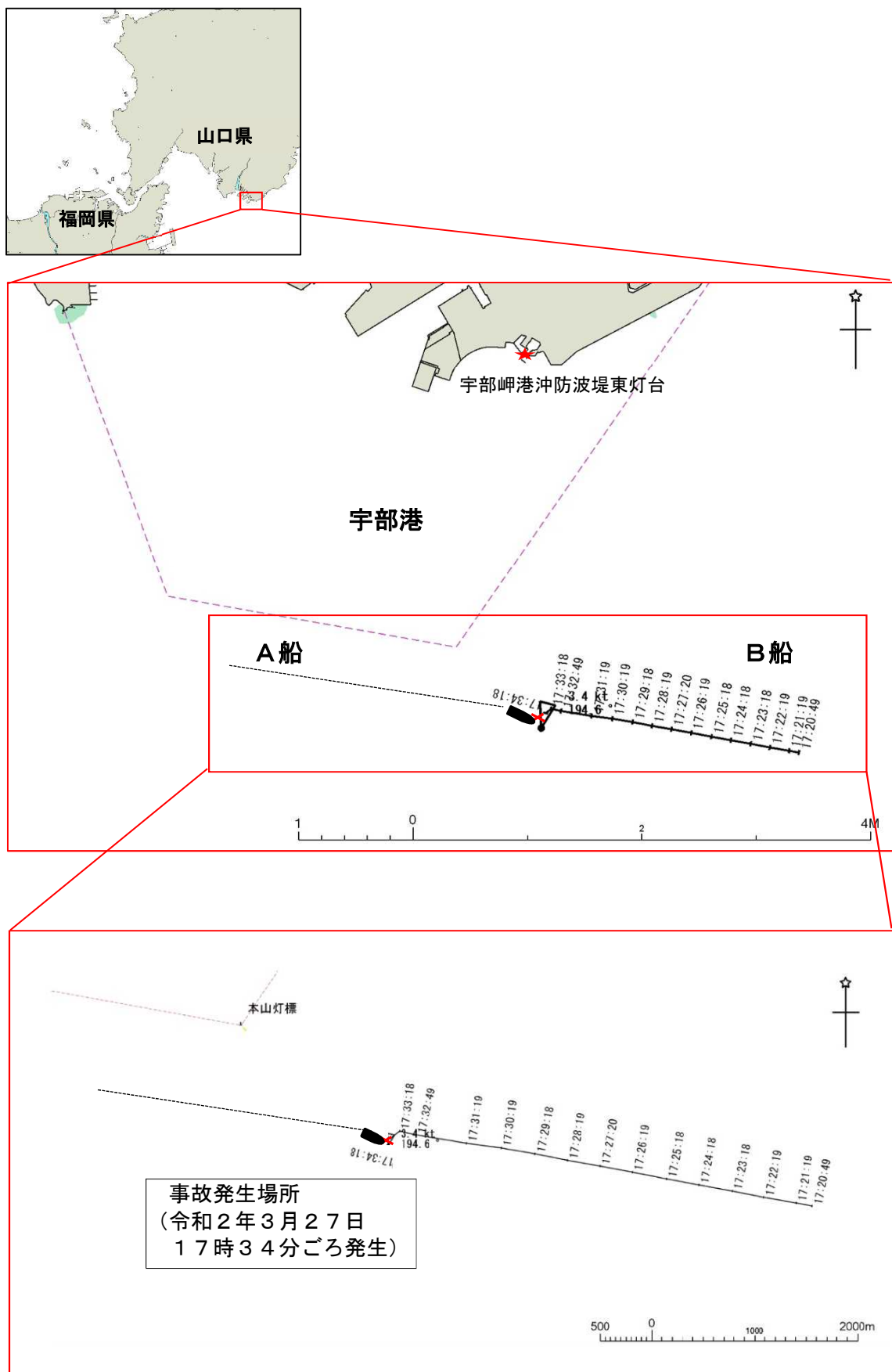
事故種類	衝突
発生日時	令和2年3月27日 17時34分ごろ
発生場所	山口県宇部港南東方沖 宇部岬港沖防波堤東灯台から真方位176° 3.1海里（M）付近 （概位 北緯33° 52.3′ 東経131° 16.0′）
事故の概要	貨物船興陽丸は、東進中、また、油タンカーあさひ丸は、西進中、 両船が衝突した。 興陽丸は、左舷船首部外板の凹損等を生じ、また、あさひ丸は、右 舷船首部外板の凹損等を生じた。
事故調査の経過	令和2年3月30日、本事故の調査を担当する主管調査官（門司事 務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等 L×B×D、船質 機関、出力、進水等	A 貨物船 興陽丸、199トン 133690、豊田海運有限会社 58.05m×9.50m×5.50m、鋼 ディーゼル機関、736kW、平成5年2月 B 油タンカー あさひ丸、199トン 132426、三協海運株式会社 47.61m×8.00m×3.45m、鋼 ディーゼル機関、736kW、平成6年7月6日
乗組員等に関する情報	A 船長A 65歳 五級海技士（航海） 免許年月日 昭和52年9月16日 免状交付年月日 令和2年2月18日 免状有効期間満了日 令和7年3月3日 B 船長B 60歳 五級海技士（航海） 免許年月日 昭和60年8月5日 免状交付年月日 令和2年3月9日 免状有効期間満了日 令和7年9月4日
死傷者等	なし
損傷	A 左舷船首部外板及び左舷船尾部外板に凹損

	B 右舷船首部外板に凹損及び曲損、右舷船尾部外板に擦過傷
気象・海象	気象：天気 雨、風向 南西、風力 2、視程 約1,300m 海象：波高 約0.2m、潮汐 上げ潮の初期
事故の経過	<p>A船は、船長Aほか2人が乗り組み、コークス約600tを積載し、令和2年3月27日15時10分ごろ岡山県倉敷市水島港玉島区に向けて関門港若松区安瀬泊地を出港した。</p> <p>A船は、船長Aが船橋当直につき、雨で視界が制限される状況下、航行中を示す法定灯火を表示し、1.5Mレンジに設定したレーダーをノースアップとして起動させ、約10.0ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で自動操舵により航行した。</p> <p>船長Aは、宇部港南東方沖を東進中、17時29分ごろレーダーで船首輝線の左に反航するB船を認め、いずれ右舵を取れば左舷対左舷で通過できると思い、同じ針路及び速力で航行を続けた。</p> <p>船長Aは、レーダーでB船との距離が約0.5Mとなったのを認めたとき、B船の方位に変化がないまま接近するので、衝突の危険を感じ、手動操舵に切り替えて右舵一杯を取ったものの、B船が左転してくるのを視認し、17時34分ごろA船の左舷船首部とB船の右舷船首部とが衝突した。</p> <p>船長Aは、船長Bと損傷状況等について確認するとともに、本事故の発生を電話で海上保安庁に通報した後、海上保安官の指示により、宇部港沖で投錨した。</p> <p>B船は、船長Bほか3人が乗り組み、重油約580klを積載し、福岡県福岡市博多港に向けて3月26日09時40分ごろ阪神港堺泉北区を出港した。</p> <p>B船は、27日17時25分ごろ船長Bが船橋当直につき、雨で視界が制限される状況下、航行中を示す法定灯火を表示し、GPSプロッター2台及び1.5Mレンジに設定したレーダーをヘッドアップとして起動させ、約10.6knの速力で、自動操舵により宇部港南東方沖を西進した。</p> <p>船長Bは、航海士からの引継ぎを受けた反航船のA船をレーダーで船首輝線の左に認め、17時32分ごろ左舷船首方約0.7Mに反航するA船を目視で認め、そのまま左舷対左舷で通過できると思って航行中、A船との距離が約0.5Mとなったとき、A船がB船の前方を右方に横切るように見えたので、衝突の危険を感じた。</p> <p>船長Bは、17時33分ごろ手動操舵に切り替えて左舵一杯を取り、機関を微速としたものの、B船の右舷船首部とA船の左舷船首部とが衝突した。</p> <p>船長Bは、船長Aと損傷状況等について確認するとともに、本事故の発生を海上保安庁に通報した後、海上保安官の指示により、宇部港沖で投錨した。</p>

	(付図1 事故発生経過概略図、付表1 B船のAIS記録(抜粋)、写真1 B船 参照)
その他の事項	<p>船長Aは、視界が悪く目視で前方の様子がよく分からなかったので、他の乗組員に目視での見張りを指示し、レーダーでB船の動静を把握していた。</p> <p>船長Bは、A船との距離が約0.5Mとなったとき、A船がB船の前方を右方に横切るように見えたが、B船の船首が左右に振れながら自動操舵で航行していたので、船首が左に振れたときにそのように見えただけなのかもしれないと本事故後に思った。</p> <p>船長Bは、早期に相手船を認識していたので、余裕のある時期にA船の操船意図を確認して避航動作を行えばよかったと本事故後に思った。</p> <p>A船及びB船は、警告信号を発したり、VHF無線電話による交信をしたりして互いの操船意図を確認していなかった。</p>
分析 乗組員等の関与 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>A あり、B あり</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A あり、B あり</p> <p>A船は、雨で視界が制限される状況下、宇部港南東方沖を東進中、船長Aが、レーダーでB船を船首輝線の左に認めた際、いずれ右舵を取って左舷対左舷で通過できると思い、同じ針路及び速力で航行を続け、B船との距離が至近となったときに右舵一杯を取ったことから、左転してきたB船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、レーダーを監視しながら自動操舵で航行中、B船の映像を船首輝線の左に認めていたことから、B船との距離が至近となったときに右舵一杯を取ったものと考えられる。</p> <p>B船は、雨で視界が制限される状況下、宇部港南東方沖を西進中、船長Bが、レーダーでA船を船首輝線の左に認めた際、左舷対左舷で通過できると思い、同じ針路及び速力で航行を続け、A船との距離が至近となったときに左舵一杯を取ったことから、右転してきたA船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、B船の船首が左右に振れながら自動操舵で航行中、A船がB船の前方を右方に横切るように見えたことから、A船との距離が至近となったときに左舵一杯を取ったものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、宇部港南東方沖において、雨で視界が制限される状況下、A船が東進中、B船が西進中、船長Aが、レーダーでB船を認めた際、いずれ右舵を取って左舷対左舷で通過できると思い、同じ針路及び速力で航行を続け、B船との距離が至近となったときに右舵一杯を取り、また、船長Bが、レーダーでA船を認めた際、左舷対左舷で通過できると思い、同じ針路及び速力で航行を続け、A船との距離が</p>

	<p>至近となったときに左舵一杯を取ったため、両船が衝突したものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</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"> ・ 船橋当直者は、雨で視界が制限される状況下、真向かいに接近する反航船を認識した場合、余裕のある時期に状況に適した距離で停止することができるよう安全な速力に減じたり、相手船に分かるよう大きく右舵を取ったりするなど衝突を回避するための措置を採ること。 ・ 船橋当直者は、目視で他の船舶の動きを確認することが難しい場合、警告信号を発したり、VHF無線電話により交信したりして互いの操船意図を確認すること。

付図1 事故発生経過概略図



付表1 B船のAIS記録(抜粋)

時刻 (時:分:秒)	船位※		対地針路※ (°)	対地速力 (kn)
	北緯 (° -' -")	東経 (° -' -")		
17:20:49	033-51-58.3	131-18-36.5	281.3	10.4
17:21:19	033-51-59.3	131-18-30.3	278.7	10.2
17:22:19	033-52-01.0	131-18-18.0	280.5	10.4
17:23:18	033-52-03.0	131-18-06.0	281.3	10.5
17:24:18	033-52-04.8	131-17-53.3	280.1	10.5
17:25:18	033-52-06.7	131-17-41.0	280.7	10.6
17:26:19	033-52-08.7	131-17-28.2	279.1	10.6
17:27:20	033-52-10.6	131-17-15.7	280.6	10.6
17:28:19	033-52-12.4	131-17-03.4	280.2	10.5
17:29:18	033-52-14.4	131-16-51.1	281.3	10.6
17:30:19	033-52-16.2	131-16-38.2	278.2	10.7
17:31:19	033-52-17.6	131-16-25.0	278.8	10.9
17:32:49	033-52-20.2	131-16-05.7	283.1	10.8
17:33:18	033-52-21.3	131-15-59.5	277.2	10.6
17:34:18	033-52-19.1	131-15-56.0	194.6	3.4

※船位は、船橋上方に設置されたGPSアンテナ位置であり、GPSアンテナの位置情報は、船首から41m、船尾から7m、左舷から2m、右舷から6mであった。また、対地針路及び船首方位は真方位である。

写真1 B船

