

船舶事故調査報告書

令和4年10月26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	令和4年2月24日 16時59分ごろ
発生場所	山口県徳山下松港第3区 徳山下松港地ノ筏灯台から真方位200° 1.2海里付近 (概位 北緯34° 01.8′ 東経131° 46.5′)
事故の概要	液体化学薬品ばら積船第八十長運丸は、南南西進中、また、引船天信丸は、汽船にじかぜをえい航しながら南西進中、第八十長運丸とにじかぜとが衝突した。
事故調査の経過	令和4年5月30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手続実施済
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等	A 液体化学薬品ばら積船 第八十長運丸、346トン 140540、有限会社富士汽船 B 引船 天信丸、19トン 273-9100三重、株式会社蝶土里トレーディング C 汽船 にじかぜ、24トン 134312、株式会社蝶土里トレーディング
乗組員等に関する情報	A 船長A、四級（航海） B 船長B（ブラジル連邦共和国籍）、二級小型
負傷者	なし
損傷	A 左舷船首部ハンドレールに曲損 B なし C 右舷中央部外板に擦過傷
気象・海象	気象：天気 晴れ、風 なし、視程 約10km 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の中央期
事故の経過	A船は、船長Aほか5人が乗り組み、山口県周南市所在の企業岸壁にて積荷役を終了して離岸した。 船長Aは、南南西進して航行を開始した直後、正船首方約1,000mにある‘南南西及び北北東に延びる航路’（以下「本件航路」という。）の北端付近に向けてB船がC船をえい航しながら南西進しているのを左舷船首方に認めた。 船長Aは、A船が周南市晴海ふ頭北西方沖を約10ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で手動操舵により南南西進中、本件航路に入航して徳山下松港に入港し、同ふ頭に着岸予定で北上する外国籍船を前方に認め、同外国籍船のタグボートから本件航路を外れるようにVHF無線電話（以下「VHF」という。）により要請を受けた。

	<p>船長Aは、右舵を取って本件航路の西方に向かい、本件航路西端付近を南西進し始めたB船及びC船の左舷側を追い越すこととし、再び針路を南南西進とした。</p> <p>船長Aは、本件航路の西方沖を南南西進中、1人の航海士と舵を交代し、海図台に向かったとき、警報が鳴ったので、確認したところ、操舵装置の警報と分かり、舵が効かない状態であると同航海士から報告を受けた。</p> <p>A船は、船長Aが、船首方を同航するB船に進路を変更するように直ちにVHFで要請するとともに、汽笛を鳴らしたがB船から応答がなく、C船と衝突する危険を感じ、主機を全速力後進にかけたものの、左舷船首部とC船の右舷中央部とが衝突した。</p> <p>B船は、船長Bほか1人が乗り組み、約35m延出したえい航索で無人のC船を繋ぎ、C船をえい航しながら約4～5knの速力で手動操舵により本件航路を南西進中、針路を本件航路の西方に向けていた。</p> <p>船長Bは、乗組員から右舷船尾方にA船がいる旨の報告を受け、A船が追越し船であることに気付き、A船がB船及びC船を避航してくれると思い、同じ針路及び速力で南西進を続けた。</p> <p>船長Bは、急にA船の汽笛が聞こえたので後方を確認したところ、A船がC船の間近に接近しているのを認めて増速したものの、C船とA船とが衝突した。</p> <p>B船には、VHFが搭載されていなかった。</p> <p>A船の機関長は、本事故後、舵が効かなくなった原因を調査したところ、操舵機の制御盤内の舵制御回路上のヒューズが切れていたことを認め、全て交換を行った。また、A船において、竣工以来、ヒューズの交換を行ったことがなかった。</p> <p>A船の操舵装置の製造業者によれば、ヒューズが切れた原因は、A船が、今までヒューズの交換が実施されていない状況であり、舵に大きな負荷が掛かっていない場合、劣化による可能性があるとの見解であった。</p>
<p><b>分析</b></p>	<p>A船は、南南西進中、劣化により操舵機の制御盤内の舵制御回路上のヒューズが切れて舵が効かなくなったことから、船首方を同航するB船によりえい航中のC船に接近し、船長Aが、直ちにB船に対してVHFで連絡し汽笛を鳴らすなどした後、主機を全速力後進にかけたものの、C船と衝突したものと考えられる。</p> <p>A船は、竣工以来、ヒューズの交換が実施されていない状況であり、舵に大きな負荷が掛かっていなかったことから、劣化により操舵機の制御盤内の舵制御回路上のヒューズが切れて舵が効かなくなった可能性があると考えられる。</p> <p>B船は、C船をえい航しながら南西進中、船長Bが、右舷船尾方を航行するA船がB船及びC船を避航してくれると思い、同じ針路及び</p>

	<p>速力で航行を続けたことから、A船がC船の間近に接近しているのを認めて増速したものの、C船とA船とが衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、A船が南南西進中、B船がC船をえい航しながら南西進中、A船の操舵機の制御盤内の舵制御回路上のヒューズが切れて舵が効かなくなり、また、船長Bが、右舷船尾方を航行するA船がB船及びC船を避航してくれると思い、同じ針路及び速力で航行を続けたため、A船とC船と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"> <li>・ 船舶所有者は、操舵機の制御盤内の舵制御回路上のヒューズが切れることがあるので、定期的に操舵装置の製造業者に同ヒューズの交換を依頼すること。</li> <li>・ 船長は、航行中、舵が制御不能となり、緊急を要する事態で行きあしを止める必要がある場合、直ちに減速及び投錨するとともに、日頃から非常操舵装置による操船訓練を行い、非常事態に対応できるようにしておくこと。</li> <li>・ 船長は、えい航中であっても追越し船がえい航船及び被えい航船を避航してくれると思わず、汽笛を吹鳴して警告するとともに、早めに避航して船間距離を確保し、衝突を避ける措置をとること。</li> </ul>