

### 事例3

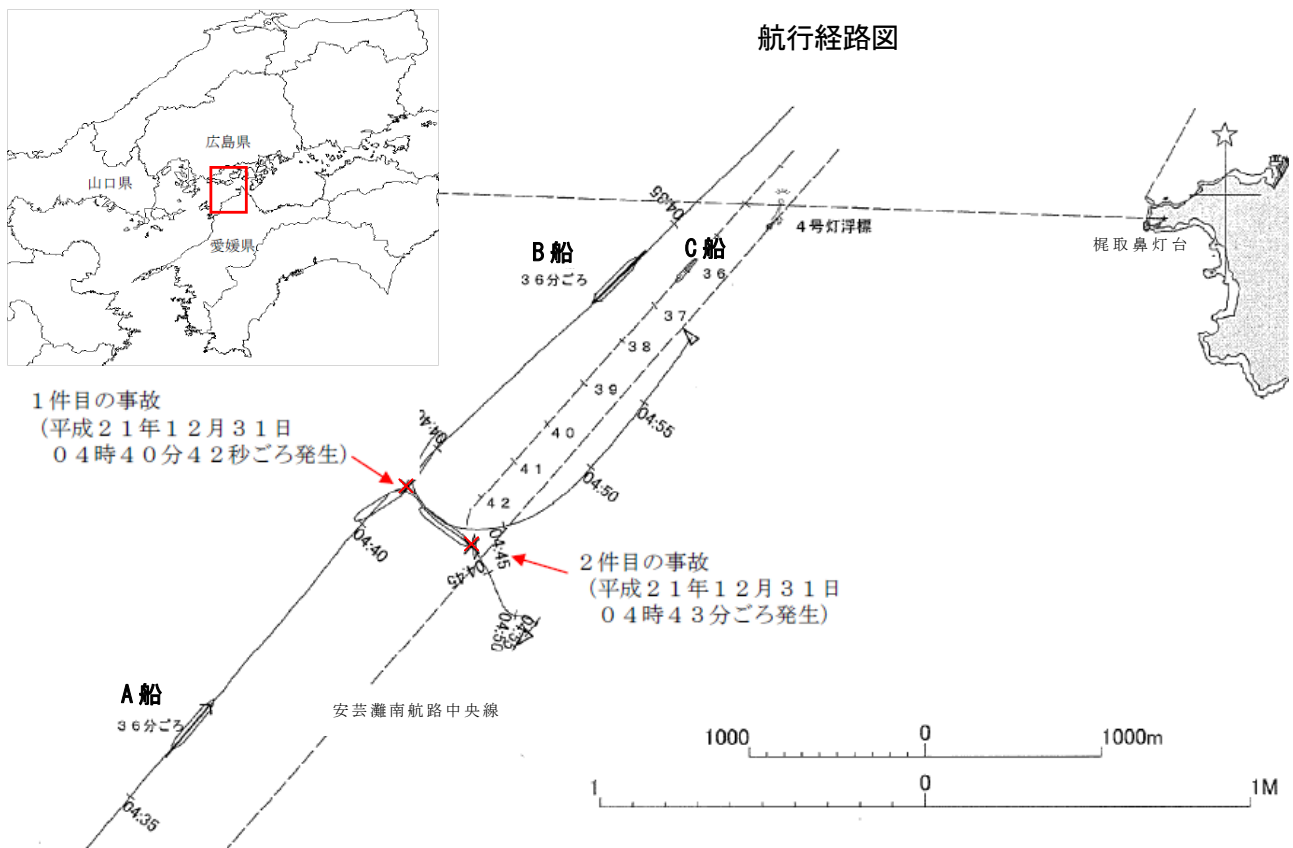
## A 船及び B 船が見張りを行わずに衝突した後、A 船が情力で右回頭中に C 船と衝突

概要（1件目）：A船は、船長Aほか19人が乗り組み、梶取ノ鼻南西方沖を北東進中、B船は、船長Bほか18人が乗り組み、同沖を南西進中、平成21年12月31日04時40分42秒ごろ両船が衝突した。

A船は、左舷船首部に破口及び左舷船尾部に凹損を生じ、B船は、船首部に亀裂及び凹損並びに右舷船尾部に凹損を生じたが、両船共に死傷者はいなかった。

概要（2件目）：A船は、B船と衝突したのち、事故発生場所付近を南東進中、C船は、船長Cほか3人が乗り組み、B船の左舷後方を南西進中、同日04時43分ごろ梶取ノ鼻南西方沖で両船が衝突した。

A船は、船首部に損傷を生じ、C船は、右舷中央部に凹損を生じたが、両船共に死傷者はいなかった。



### 事故発生に至る経過

A 船(ケミカルタンカー)	B 船(貨物船)	C 船(貨物船)
総トン数：9,149 トン L×B×D：133.00m×22.72m×12.10m 船 籍：マルタ共和国 機 関：ディーゼル機関1基 出 力：4,891kW	総トン数：8,651 トン L×B×D：137.30m×21.00m×10.70m 船 籍：大韓民国 機 関：ディーゼル機関1基 出 力：5,148kW	総トン数：499 トン L×B×D：75.50m×12.30m×6.87m 船 籍：日本 機 関：ディーゼル機関1基 出 力：735kW
30日 10時00分ごろ	30日 17時30分ごろ	30日 23時35分ごろ
大韓民国蔚山港を出港して阪神港神戸区に向かった	阪神港神戸区を出港して大韓民国光陽港に向かった	香川県坂出市坂出港を出港し、関門港に向かった
31日	31日	
安芸灘南部の推薦航路に設置された各灯浮標を結ぶ線(中央線)の右側を自動操舵によって約030°の針路で航行した	来島海航路西口を出航したのち、中央線の右側を約225°の針路で航行した	
↓	↓	↓
	<a href="#">次ページへ</a>	

31日 04時03分ごろ

航海士Aは、安芸灘南航路第2号灯浮標の南東方を通過し、変針場所(※7)に達したが、針路を変更せずに同じ針路で航行した

航海士Aは、同2号灯浮標を通過後に右転を始める

04時11分ごろ

航海士Aは、中央線を横切り、中央線の左側を約034°の針路で航行した

04時25分ごろ

航海士Aは、レーダーで確認したところ、B船が左舷船首方に位置し、中央線に沿って南西進しており、左舷を対して通過できるものと思ひ込み、その後、B船に対する見張りを行っておらず、針路及び速力を保持して航行した

実際にはB船がA船の右舷船首方に位置していた

04時32分ごろ

航海士Aは、右転して針路約041°となり、その後、038~042°の針路で航行した

航海士Aは、針路変更後、B船がA船の前路を左方に横切って接近し、B船と衝突するおそれがある態勢で航行していたが、このことに気付かなかった

衝突の約30秒前

航海士Aは、船首方約400mに接近したB船のマスト灯及び両舷灯を視認し、右舵一杯を取った

04時40分42秒ごろ

A船とB船が衝突

衝突後、A船は、機関停止としたが、前進惰力で右回頭を続けた

31日 04時31分ごろ

航海士Bは、レーダーでA船を右舷船首方に探知して左舷灯を視認し、A船とは横切り船の関係にあるものと思って右に約2°変針した

実際にはこのとき、A船は、B船の左舷船首方に位置し、右舷灯を見せていたものと考えられることから、航海士BがA船との態勢を正確に判断せず、B船が横切り船の避航船であるものと思ひ込んで右転した

航海士Bは、右転したことから、A船がB船の前路を左方に横切って航行するものと思ひ込み、A船に対する見張りを行っておらず、針路、速力を保持して航行した

航海士Bは、B船の左舷前方を先行していたC船の右舷側を追い越す態勢であったことから、その後は、C船の動静のみに注意を向けていた

04時36分ごろ

航海士Bは、C船を追い越したが、A船がB船の前路を右方に横切り、衝突するおそれがある態勢で接近していることに気付かなかった

衝突の約30秒前

航海士Bは、左舵を取って、機関を全速力後進とした

事故当時の気象及び海象の状況

天気：晴れ 風向：西北西  
風力：4 視界：良好  
潮汐：ほぼ低潮時  
来島海峡の潮流：北流から南流への転流時

31日

※7 安芸灘南航路第1号灯浮標から同2号灯浮標間の基準針路が029°、同2号灯浮標から同4号灯浮標の間が041°となっている

航海士Cは、中央線の右側に沿って約221°の針路で自動操舵によって航行した

04時34分ごろ

航海士Cは、安芸灘南航路第4号灯浮標を左舷側に約0.1M隔てて通過した

右舷船首方のA船と右舷を対して通過する態勢であった

04時35分ごろ

航海士Cは、B船がC船の右舷側を追い越して行くことを認めしたが、A船とは接近するおそれはないものと思っていた

04時42分ごろ

航海士Cは、右舷前方にA船及びB船の左舷灯2個と白灯数個を視認し、それらの灯火が左方に移動しながら、C船に接近するので不審に思った

航海士Cは、A船とB船とが衝突していることに気付かなかった

左回頭中のB船と並んだ状態となって南東進し、B船の左舷後方を航行していたC船の前路に向けて航行した

航海士Cは、左舷灯2個と白灯数個が右舷前方に接近したので、これらと距離を隔てるために左舵約20°を取り、更に左舵一杯としたとき、A船とB船とが衝突していることに気付いた

B船との衝突は回避することができたものの、元の針路から約70°左回頭した

04時43分ごろ

## A船とC船が衝突

### 見張り及び操船に関する状況

#### 1件目の事故

A船>航海士Aは、睡眠不足と疲労が蓄積された状態であったことから、集中力が低下して前方の見張りに注意を向けていなかった。

➢航海士Aは、レーダーで確認した際、実際にはB船がA船の右舷船首方に位置していたものの、B船が左舷船首方に位置し、B船は南西進しており、左舷を対して通過できると思い込み、その後、B船に対する見張りを行っていなかった。

B船>航海士Bは、レーダーでA船を右舷船首方に探知し、A船とは横切りの関係にあるものと思い右転したが、実際にはこのとき、A船はB船の左舷船首方に位置していたものと考えられる。

➢航海士Bは、右転したことから、A船がB船の前路を左方に横切って航行するものと思い込み、A船に対する見張りを行っていなかった。

➢航海士Bは、B船の左舷前方を先行していたC船の右舷側を追い越す態勢であったので、C船の動静のみに注意を向けていた。

#### 2件目の事故

A船>A船は、B船との衝突後、機関を停止して惰力により、右回頭を続けた。

C船>航海士Cは、右舷船首方にA船及びB船が位置していたことから、両船の左舷灯2個と白灯数個を視認し、それらの灯火が左方に移動しながら、C船に接近するので不審に思ったが、A船とB船が衝突していることに気付かず、同灯火が右舷前方に接近したことから、これらと距離を隔てるために左舵約20°を取り、更に左舵一杯とした。

**原因 (1件目) :** 1件目の事故は、夜間、梶取ノ鼻南西方沖において、A船が安芸灘南航路の中央線の左側を北東進中、B船が安芸灘南航路の中央線の右側を南西進中、両船が見張りを行っていなかったため、両船が衝突したことにより発生したものと考えられる。

A船が見張りを行っていなかったのは、航海士Aが、B船とは左舷を対して通過できると思い込んでいたことによる可能性があると考えられる。

航海士Aが、睡眠不足と疲労が蓄積された状態であったことから、集中力が低下して前方の見張りに注意を向けていなかったことは、本事故の発生に関与した可能性があると考えられる。

B船が見張りを行っていなかったのは、航海士Bが、A船を初認した際、A船との態勢を正確に判断せず、右に約2°変針し、この変針でA船がB船の前路を左方に横切って航行するものと思い込んでいたことによるものと考えられる。

**原因 (2件目) :** 2件目の事故は、A船がB船と衝突したのちに惰力で右回頭しながら南東進中、C船が南西進中、A船がC船の前路に向けて航行したため、A船とC船とが衝突したことにより発生したものと考えられる。

### 再発防止に向けて

- 推薦航路に沿って航行する船舶は、推薦航路の中央線の右側を航行すること。
- 目視やレーダーなどによる見張りを適切に行うこと。

本事例の調査報告書は当委員会ホームページで公表しております。(2012年1月27日公表)

[http://www.mlit.go.jp/jtsb/ship/rep-acci/2012/MA2012-1-3\\_2011tk0019.pdf](http://www.mlit.go.jp/jtsb/ship/rep-acci/2012/MA2012-1-3_2011tk0019.pdf)