

船舶事故調査報告書

平成26年10月23日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 庄司邦昭（部会長）
 委員 小須田 敏
 委員 根本美奈

| | |
|--|--|
| 事故種類 | 衝突 |
| 発生日時 | 平成23年5月11日 17時08分ごろ |
| 発生場所 | 広島県福山市田島南方沖 福山市所在の箱崎港箱崎一文字防波堤南灯台から真方位198° 1,880m付近 （概位 北緯34°20.5′ 東経133°20.0′） |
| 事故調査の経過 | 平成23年6月10日、本事故の調査を担当する主管調査官（広島事務所）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 第八 ^{なにわ} 浪花丸、199トン 134777、妹尾海運有限会社 59.23m×9.40m×5.55m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成8年3月22日 B 貨物船 天 ^{てんぐ} 狗丸、199トン 132976、森海運有限会社 54.85m×9.20m×5.25m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成5年7月 |
| 乗組員等に関する情報 | A 船長A 男性 48歳 五級海技士（航海） 免許年月日 平成9年4月1日 免状交付年月日 平成18年9月8日 免状有効期間満了日 平成24年3月31日 B 船長B 男性 69歳 五級海技士（航海） 免許年月日 昭和37年8月10日 免状交付年月日 平成22年4月26日 免状有効期間満了日 平成27年5月25日 |
| 死傷者等 | なし |
| 損傷 | A 船首部に凹損 B 左舷前部の外板及びハンドレールに凹損 |
| 事故の経過 | A船は、前任の船長A、一等航海士（以下「船長A」という。）及び機関長Aが乗り組み、鋼材約576tを積載して岡山県笠岡市白石 |

瀬戸で停船し、前任の船長Aが、用事があったので下船するので、船長職を引き継ぐ旨を船長Aに告げ、平成23年5月11日16時00分ごろ、迎えに来た知人の小型船に乗って下船し、船長Aが、船長職を引き継いで単独の船橋当直に就き、航行を始めた。

船長Aは、周囲に薄く霧がかかっていたので、法定灯火の表示を行い、機関を回転数毎分（rpm）315～320の全速力前進にかけて速力（対地速力、以下同じ。）約9.8ノット（kn）とし、3海里（M）レンジのヘッドアップに調整したレーダーにより、エコートレイル機能を活用して監視しながら、手動操舵で西南西進中、視界が徐々に悪化して福山港で視程約1.0～1.5Mとなった。

船長Aは、福山市阿伏兎瀬戸の手前に達したとき、霧で視界が急速に悪化して視程約100mとなり、レーダー画面で船首輝線の右側約2MにB船の映像を探知したので、レーダーのレンジを1.5Mに切り替え、機関回転数を約20下げて速力約8.8knとしたが、霧中信号を行わずに航行を続けた。

船長Aは、B船のレーダー映像が船首輝線の右側に見えていたので、B船と右舷を対して通過することとし、阿伏兎瀬戸の南方沖を通過して針路を少しずつ左に変え、同瀬戸の西に位置する田島南方沖の漁具で挟まれた水路（以下「本件水路」という。）の左側寄りを針路約244°（真方位、以下同じ。）で航行したが、B船のレーダー映像が依然船首輝線の右側に見えており、B船との通過距離が近くなりそうだったので、少し離そうと思い、針路を約5°～10°左に変えて航行を続けた。

船長Aは、B船が接近してレーダー画面で識別できなくなったので、衝突の危険を感じ、急いで左舵約20°を取って回頭中、B船を目前に認め、機関を全速力後進としたが、17時08分ごろ、田島南方沖において、A船の船首部とB船の左舷前部とが衝突した。

船長Aは、衝突後、船首に移動して船体の損傷を確認し、機関長Aが会社に連絡した。

B船は、船長B及び機関長Bの2人が乗り組み、機関を350～355rpmの全速力前進にかけて速力約11.7～11.8knとし、福山市当木島沖に達したとき、視界が、霧のため、急速に悪化して視程約200mになった。

船長Bは、法定灯火の表示を行い、昇橋していた機関長Bを見張りに当たらせ、機関を320rpmとし、速力約10.1～10.2knに減速するとともに、手動操舵に切り替え、自動信号装置による霧中信号を始め、聴覚による見張りの効果を高めるため、船橋の左右ドアを開放して東北東進した。

船長Bは、田島南西端の南方沖で針路を約067°とし、レーダーをkm表示でオフセンターを使用して約4.5km前方まで表示できる

| | |
|-----------|--|
| | <p>ヘッドアップに調整を行い、エコートレイル機能を活用して監視しながら、本件水路の中央ないし右側寄りを航行した。</p> <p>船長Bは、レーダー画面で船首輝線の左3°～5° 4.5km付近にA船を初認して霧中信号を手動でも行い、A船のレーダー映像が船首輝線に接近して来るので、その都度、小刻みに約3°～5°右に変針を続け、A船を目前に見て右舵一杯を取り、続けて機関を全速力後進としたが、A船と衝突した。</p> <p>機関長Bは、17時12分ごろ海上保安庁へ118番通報し、その後、運航会社に事故発生を報告した。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図 参照)</p> |
| 気象・海象 | <p>気象：天気 霧、風 なし、視程 約100～200m</p> <p>海象：潮汐 下げ潮の初期、潮流（愛媛県弓削町百貫島灯台の北方約1.2M） 091° 約0.3kn、潮高 約274cm（福山市鞆）</p> <p>瀬戸内海には、5月11日11時45分海上濃霧警報が、広島県全域には、5月11日15時27分濃霧注意報がそれぞれ発表され、本事故当時、継続中であった。</p> |
| その他の事項 | <p>田島南岸から田島南方沖約2Mにかけ、東西約3Mの範囲には、本件水路を挟んで広島県知事が許可した第2種共同漁業の免許番号共第466号及び共第467号であるつぼ網漁業区域が設定され、両区域内には漁具が多数設置されており、田島南方沖を東西方向に航行する船舶は、最狭部が約1,000mの本件水路を航行していた。</p> <p>船長Aは、A船乗船前、別の船に約1年間、一等航海士として乗り組み、そのうち約2か月間、代理で船長職に就いたことがあったので、本事故時に初めてA船の船長職をとったが、操船に不安はなかった。</p> <p>船長Aは、阿伏兎瀬戸東方沖から弓削瀬戸にまっすぐに向かう針路としていた。</p> <p>船長Bは、免状取得時から船長職に就き、契島と姫路港との間の運航を約40年行っており、本件水路の通航経験は豊富であった。</p> <p>船長Bは、ふだん、田島南方沖を東方に向かう際、田島南西端の南方沖で左転して針路を約070°とし、本件水路の右側寄りを航行していた。</p> <p>船長Bは、本事故前、レーダー画面により、A船が、B船の前方の同航船と左舷を対して通過したことを認めていた。</p> <p>A船には、VHF無線機があり、B船には、VHF無線機がなかった。</p> |
| 分析 | |
| 乗組員等の関与 | A あり、B あり |
| 船体・機関等の関与 | A なし、B なし |

| | |
|-------------------------------|--|
| <p>気象・海象の関与 判明した事項の解析</p> | <p>A あり、B あり</p> <p>A 船は、霧で視界制限状態となった田島南方沖の本件水路を西南西進中、船長Aが、B船のレーダー映像が船首輝線の右側に見えていたので、B船との通過距離を広げようとして左転を行い、本件水路の左側に寄って航行したことから、B船と衝突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本件水路を東北東進中、船長Bが、船首輝線の左側にA船のレーダー映像を認め、A船のレーダー映像が船首輝線に接近して来るので、その都度、約3°～5°右に変針を続けて航行したことから、A船と衝突したものと考えられる。</p> |
| <p>原因</p> | <p>本事故は、霧で視界制限状態となった田島南方沖の本件水路において、A船が西南西進中、B船が東北東進中、船長Aが、B船のレーダー映像が船首輝線の右側に見えていたので、B船との通過距離を広げようとして左転を行い、本件水路の左側に寄って航行し、また、船長Bが、船首輝線の左側にA船のレーダー映像を認め、A船のレーダー映像が船首輝線に接近して来るので、その都度、約3°～5°右に変針を続けて航行したため、両船が衝突したことにより発生したものと考えられる。</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"> ・狭い水路においては、水路の右側に寄って航行すること。 ・視界制限状態の海域を航行する際、霧中信号を行い、十分に減速して航行し、レーダーで探知した他船と著しく接近することとなり、又は衝突のおそれがあると判断した場合には、十分に余裕がある時期にこれらの事態を回避する動作をとること。 |

付図1 事故発生経過概略図

