

濃霧のため視界制限状態となった関門航路早鞆瀬戸において、
北東進中の貨物船が、先行船を避けようとして乗り揚げた事例

概要：貨物船A船は、船長ほか6人が乗り組み、大分県津久見港に向け関門港関門航路を北東進中、平成20年12月10日06時43分23秒ごろ、門司埼西側に乗り揚げた。A船には、船底外板に凹損等が生じたが、死傷者はいなかった。

事故の経過

A 船(貨物船)
 総トン数：699トン
 L×B×D：68.61m×11.50m×5.00m
 船籍：日本
 乗組員：船長Aほか6人
 積載：石炭灰

関門マーチスは、06時00分、関門航路東部及び南東部地域に霧通報1,000m以下を発令し、VHF等で航行船舶に周知

船長Aは、航海士を舵輪に、機関長を機関操縦盤につけ、関門航路を北東進

06時22分24秒ごろ
 関門航路第26号灯浮標付近で、関門マーチスから関門橋付近の視程が0.35海里(M)であるとの情報を得る

関門マーチスから視程情報を得たものの、対地速度7.6knで航行を続ける

06時31分24秒ごろ
 関門航路第30号灯浮標付近を航行中、門司区西海岸から関門航路に向け航行しているB船(※)をレーダーで確認
 同航のB船に続航

06時40分45秒ごろ
 関門橋まで約0.25M付近を航行していたとき、B船の動静が分からなくなる

06時42分14秒ごろ
 左前方約50mにB船の灯火を認め、主機関を停止し、右舵70°

06時42分57秒ごろ
 速度5.8knのとき、前方に人家の灯火を認め、左舵70°

06時43分23秒ごろ
 速度4.1knで、門司埼の西側に乗り揚げる

主な要因等

【気象及び海象の状況】
 事故当時、天気は霧で視程は約200m、潮流は西流約6kn、日出時刻は07時10分であった

A 船運航者が定めた安全管理規程

視程が1,000m以下となったとき、船長は、

- ◆状況に適した安全な速度としなければならない
- ◆状況に応じて停止、航路外錨泊又は経路変更の措置をとらなければならない

速度を減じなかった
 避泊等を行わなかった

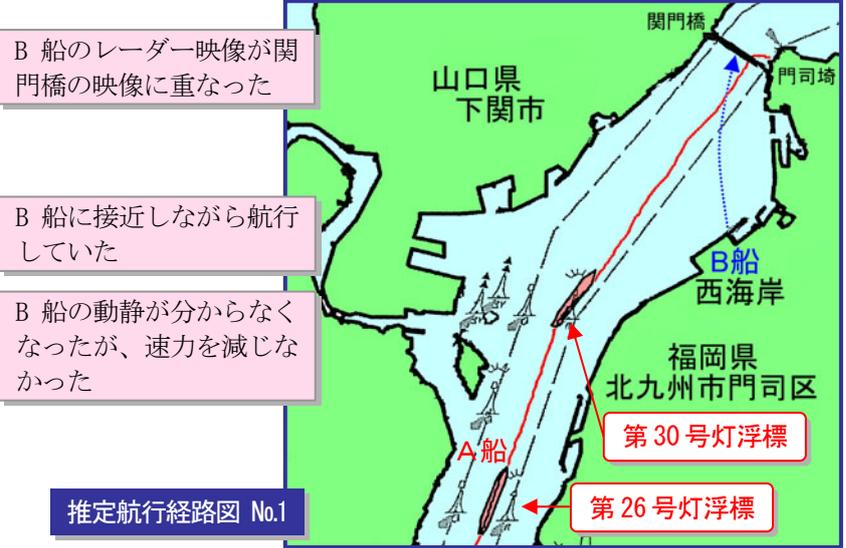
予定入港時刻が大幅に遅れていたため急いでいた
 逆潮流で圧流されるおそれがあると思い込んだ

【事故発生水域の状況】
 関門海峡の最狭部にあたり、可航幅約500mで、同所には、水面上の高さ62~63mに関門橋が架かっている

※ B 船の運航模様

B船(引船:181トン)船長の口述によれば、

- ◆B船は、06時30分ごろ、門司区西海岸を出港した
- ◆レーダーで第30号灯浮標付近を北東進中するA船を認め、関門橋の右半分の中央に向けて約5knで航行した
- ◆関門橋の手前で前方が全く見えなくなり、速度を約4knに減じて、後方から接近するA船に右舷方を開けるために針路を北にとり、関門橋の中央に向けた
- ◆関門橋付近でA船との距離が約50mとなったとき、A船が急に針路を右に変え、B船はそのまま航行した



推定航行経路図 No.2



再発防止に向けて

本事故は、A船が濃霧により視界制限状態にある関門航路を北東進中、A船がB船に接近しながら続航していたところ、レーダー画面のB船の映像が関門橋の映像と重なり、その動静が分からなくなった際、速力を減じずに航行したため、B船に更に接近して左前方約50mにB船の灯火を認め、これを避けようとして右転したことで発生したものと考えられます。

当委員会は、同種事故の再発防止の観点から、次のとおり分析しています。

同種事故の再発防止に関する分析

A船は、視程が1,000m以下となったことから安全管理規程を遵守して、安全な海域に避泊するなどの措置をとるべきであり、また、前方にB船をレーダーで認めて続航しようとし、B船に接近する速力で航行したが、安全な速力に減じて航行する必要があったものと考えられる。

- ◆早瀬瀬戸における安全航行のポイントは15ページで紹介しています
- ◆視界制限時の安全航行のポイントは17ページで紹介しています

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。(平成22年2月26日公表)

http://www.mlit.go.jp/jtsb/ship/report/MA2010-2-17_2008mj0081.pdf