船舶事故等調査報告書

平成21年2月26日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故等番号	2008門第91号
事故等名	貨物船第二住力丸引船第五天翔丸引船列衝突
発生年月日時刻	平成20年5月23日23時10分ごろ
発生場所	佐波島灯台から真方位186°8．6海里（北緯33°55′11″東経130°49′22″付近）
事故等調査の経過	調査の概要：平成20年12月16日 門司・地方事故調査官が海難報告書を精査し、A船船長及びB船船長並びにB船一等航海士から事故概況を電話聴取 原因関係者からの意見聴取：意見なし
認定した事実 船種・船名・総トン数 船舶番号（IMO 番号） 船舶所有者等	 A 貨物船 第二住力丸 474．2トン 126195 住力汽船株式会社
船種・船名・総トン数 船舶番号（IMO 番号） 船舶所有者等	B 引船 第五天翔丸 239．0トン 135290 ツネイシホールディングス株式会社
乗組員等に関する情報	A 船長 五級海技士（航海）
	B 船長 五級海技士（航海） 一等航海士 五級海技士（航海）
負傷者	A なし
	B なし
損傷	A 右舷船首ブルワークに直径約10cmの凹損
	B 右舷船尾ブルワークに長さ約50cmの擦過傷
事故等の経過	A船は、船長ほか3人が乗り組み、石炭約1,200トンを載せ、船首3．4m、船尾4．6mの喫水をもって、関門港若松区を出港して広島県大竹港に向かった。A船長が単独で船橋当直に就き、航海灯を表示して、周防灘航路を約102度の針路、約10kn の速力で、自動操舵により進行中、ほぼ船首方約2海里に行き会い態勢のB船引船列の灯火を認めたが、針路を転じることなく続航して、汽笛を聞いて間近に迫ったB船引船列に気付き、手動操舵に切り替えて、減速して左舵一杯をとったものの及ばず、平成20年5月23日23時10分ごろ、同じ針路及びほぼ同じ速力のまま、A船の右舷船首部とB船の右舷船尾部タイヤフェンダーが衝突した。 B船は、船長ほか4人が乗り組み、船首3．3m、船尾3．5mの喫水をもって、クレーン船（全長90m）をえい航して神戸港を出港し、関門港部崎沖錨地に向かって、B船に航海灯のほか引船灯を表示し、クレーン船にも航海灯を表示して、船尾端からクレーン船後端までの長さが180mとなるよう曳航索を繰り出して、一等航海士が単独で船橋当直に就き、周防灘航路を約280度の針路、約6kn の速力で、自動操舵により進行中、ほぼ船首方約2海里に行き会い態勢のA船の灯火を認めたが、針路を転じることなく続航し、その後間近に迫ったA船に気付き、手動操舵に切り替えて減速して左舵一杯をとったものの及ばず、同じ針路及びほぼ同じ速力のまま、前示のとおり衝突した。 当時、天候は曇り、風向、風力は南東の風及び風力2で、付近海域には微弱な西流があった。

事実を認定した理由	気象・海象の関与 乗組員等の関与 船体・機関等の関与 判明した事項の解析	なし あり なし A船が、無難に右舷対右舷で航過するものと思い、しばらく考え事をしていたため、適切な見張りを行わなかった可能性があると考えられる。 B船が、無難に右舷対右舷で航過するものと思い、しばらく考え事をしていたため、適切な見張りを行わなかった可能性があると考えられる。
原因	本事故は、A船及びB船が相手船を認めたものの、その後の適切な見張りを行わなかったため、両船が衝突したことにより発生した可能性があると考えられる。	
その他の事項	なし	