

船舶事故等調査報告書

平成22年4月22日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故等番号	2009門第125号
事故等種類	衝突
発生日時	平成21年8月11日 00時40分ごろ
発生場所	福岡県関門港部埼沖 部埼灯台から真方位071° 1,330m付近 (概位 北緯33° 57.8′ 東経131° 02.2′)
事故等調査の経過	平成21年8月11日、本事故の調査を担当する主管調査官（門司事務所）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	A 貨物船 MAPLE LEAF 25（中華人民共和国、香港）、6,249トン 9360348（IMO 番号）、MAPLE LEAF SHIPPING CO.,LTD（中華人民共和国） B 貨物船 さぬき、328トン 132024、明港汽船株式会社
乗組員等に関する情報	A 船長、中華人民共和国発給免許 二等航海士、中華人民共和国発給免許 B 船長、五級海技士（航海） 一等航海士、四級海技士（航海）
死傷者等	なし
損傷	A 右舷側船尾端に凹損 B 正船首手摺りに曲損
事故等の経過	A船は、船長Aほか20人が乗り組み、関門航路の部埼北方において、船長Aが総指揮を、二等航海士Aが操船指揮を、甲板手が手動操舵をそれぞれ行い、対地速力約11ノット（kn）で東進中、また、B船は、船長Bほか3人が乗り組み、一等航海士Bが単独で操船して、対地速力約8knで東進中、A船がB船の左舷側から追い越しを終えるころ、平成21年8月11日00時40分ごろ、A船右舷船尾端とB船正船首が衝突した。 両船とも、衝突したとき衝撃をほとんど感じなかった。
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 西、風力 2、視界 良好 海象：波浪 小波、潮流 西流約1kn
その他の事項	衝突場所は、関門航路東端のわずか東方であった。 A船は本事故発生前、下関南東水道第1号灯浮標に向けて約30° 右に針路を転じたが、B船は宇部港沖に向かう針路で航行中であった。 船長A及び二等航海士Aは、関門海峡通航の経験が多数回あった。 船長Bは、一等航海士B以外の者が関門海峡の当直に就けば、昇橋して操船指揮をとっていたが、一等航海士Bが自分より上級免状を有し、経験豊富なので任せても大丈夫と思っていた。

<p>分析</p>	<p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象の関与 判明した事項の解析</p>	<p>A あり B あり A なし B なし A なし B なし</p> <p>A 船は、関門航路東部において、二等航海士 A が、B 船の左舷側を追い越す際、船間距離をとらなかった可能性があると考えられる。</p> <p>船長 A は、B 船との間で安全な距離をとっていると思ひ込み、十分な船間距離をとるよう二等航海士 A に指示しなかった可能性があると考えられる。</p> <p>B 船は、東進中、一等航海士 B が、A 船が安全に追い越して行くものと思ひ込み、少し近いと感じたが、警告信号を行わず、船間距離を広げる措置をとらなかった可能性があると考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、関門航路東部において、A 船及び B 船が東進中、A 船が、B 船を追い越す際、B 船との船間距離をとらずに航行し、また、B 船が、船間距離を広げて衝突を避ける措置をとらなかったため、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。</p>	