

船舶事故調査報告書

平成24年1月26日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 横山 鐵 男（部会長）
 委員 庄 司 邦 昭
 委員 石 川 敏 行
 委員 根 本 美 奈

事故種類	衝突
発生日時	平成22年8月11日 07時00分ごろ
発生場所	関門航路内（関門第二航路との接続部付近） 福岡県北九州市所在の若松洞海湾口防波堤灯台から真方位071° 1,190m付近 （概位 北緯33°56.7′ 東経130°51.8′）
事故調査の経過	平成22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）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 ^{オリエンタル サファイア} ORIENTAL SAPPHIRE（パナマ共和国籍）、9,872トン 9273014（IMO番号）、PAZ NAVIGATION S.A. 134.93m×23.00m×11.50m、鋼 ディーゼル機関、4,300kW、2003年4月16日 B 貨物船 ^{エスペランサ ツー} ESPERANZA II（パナマ共和国籍）、5,284トン 9108582（IMO番号）、MOUNT OAK MARINE S.A. 98.66m×18.00m×11.40m、鋼 ディーゼル機関、2,427kW、1994年5月12日
乗組員等に関する情報	A 船長A（フィリピン共和国籍） 男性 64歳 締約国資格受有者承認証 船長（パナマ共和国発給） 交付年月日 2006年8月24日 （2011年6月6日まで有効） B 船長B（大韓民国籍） 男性 65歳 締約国資格受有者承認証 船長（パナマ共和国発給） 交付年月日 2008年5月20日 （2012年1月20日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	A 左舷船尾外板擦過傷及び凹損 B 右舷船尾外板擦過傷及び凹損、右舷側舷梯損壊
事故の経過	A船は、船長Aほか17人が乗り組み、ロシアのポストチニー港から兵庫県東播磨港に向かうために、関門海峡に向かった。 A船は、山口県下関市六連島 ^{むつれ} と福岡県北九州市藍島の間を南進し、平成22年8月11日06時47分ごろ位置通報ライン（ASライン：藍島南端と片島北端とを結んだライン）を通過したことを関門海峡海上交通センター（以下「関門マーチス」という。）に報告し、同マーチスから関門航路を東進する予定のB船に関する情報を受け、左舵20°をとり、針路を

	<p>147°（真方位、以下同じ。）とした。</p> <p>A船は、06時54分ごろ関門第二航路に入り、針路約140°及び機関を全速力前進とした速力約11.5ノット（kn）で航行した。</p> <p>船長Aは、06時57分30秒ごろ、関門マーチスから2隻の日本船が左舷側から接近しており、そのうちの1隻のプッシャーバージ（以下「C船」という。）がA船の前路を横切って若松に向かうことを知らされ、06時58分30秒ごろ、半速力に減速し、左舵一杯をとった。</p> <p>船長Aは、C船が関門航路に沿って航行する船舶と思っていた。</p> <p>次いで船長Aは、C船の東側後方を南進中のB船との衝突を避けるために微速力に減速して右舵一杯をとったが、関門第二航路と関門航路の接続部付近の関門航路で、07時00分ごろ、A船の左舷船尾とB船の右舷船尾とが衝突した。</p> <p>B船は、船長Bほか14人が乗り組み、06時43分ごろ六連島沖の検疫錨地を抜錨し、関門港小倉区に向かい、06時51分ごろ関門航路に入った。</p> <p>船長Bは、06時58分ごろ、B船の右舷側約150～200mをC船が追い越すことができるよう速力を約10.1knから約5.9knに減じて針路約180°で航行中、A船が関門第二航路を南東進中であることを視認し、関門第二航路を航行中のA船が関門航路を航行中のB船の進路を避けるものと思った。</p> <p>船長Bは、着岸予定の関門港小倉区からB船の入港を援助するタグボートが出てくるのが見えたので、同タグボートの動きに注意を向けて航行中、右舷側から接近するA船に気付き、汽笛を吹鳴して左舵をとったが、B船の右舷船尾とA船の左舷船尾とが衝突した。</p> <p>C船は、06時45分ごろ六連島沖の検疫錨地を抜錨し、奥洞海湾の二島に着棧のため若松航路に向かった。</p> <p>C船は、南進中のB船の右舷側を追い越したのち、関門第二航路を南東進するA船の前路を横切って若松航路に入った。</p> <p>衝突後、A船とB船は関門航路外に錨泊した。</p> <p>（付図1 推定航行経路図 参照）</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風向 東南東、風力 3、視界 良好</p> <p>海象：潮汐 上げ潮の中央期、潮流 西流約2.7kn（早鞆瀬戸）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>A船及びB船の針路、速力、衝突時刻及び衝突位置はAIS及びA船のVDR情報の記録による。</p> <p>船長Aは、2009年に関門海峡を200回以上航行した経験を有していた。</p> <p>船長Bは、船長として40～50回関門航路を航行した経験を有していた。</p> <p>船長Bは、C船に右舷側を追い越されたのち、関門第二航路を航行中のA船が関門航路を航行中のB船の進路を避けるものと思い、関門港小倉区から出てくるタグボートに注意を向けていた。</p> <p>C船は、B船の右舷側を追い抜いたのち、A船の前路を横切って若松航路に向けて航行したが、C船船長は、A船とB船が衝突したところを見ていなかった。</p>

	<p>港則法施行規則第38条第1項第7号に「関門航路を航行する船舶と砂津航路、戸畑航路、若松航路又は関門第二航路（以下この号において「砂津航路等」という。）を航行する船舶とが出会うおそれのある場合は、砂津航路等を航行する船舶は、関門航路を航行する船舶の進路を避けること。」が規定されている。</p>	
分析	<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 なし なし A 船は、関門第二航路を関門航路に向けて航行中、関門航路を南進中のB船と出会うおそれがある状況となった際、B船の進路を避けなかったことから、B船と衝突したものと考えられる。 B船は、関門航路を南進中、船長Bが、関門第二航路を航行中のA船がB船の進路を避けるものと思ひ、適切な見張りを行っていなかったことから、A船が接近したことに気付いて左舵をとって衝突を避けようとしたが、A船と衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、関門第二航路と関門航路の接続部付近において、A船が関門第二航路を南東進中、B船が関門航路を南進中、A船がB船の進路を避けず、また、B船が適切な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。</p>	
参考	<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"> ・ 関門航路と関門第二航路を航行している船舶は、出会うおそれがある場合、前広に適切な動作をとって衝突を回避することができるよう、AIS及びVHFを活用し、他船の動静を確かめること。 ・ 関門航路の特定航法を十分理解すること。 	

付図1 推定航行経路図

