

船舶事故調査報告書

平成25年10月24日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

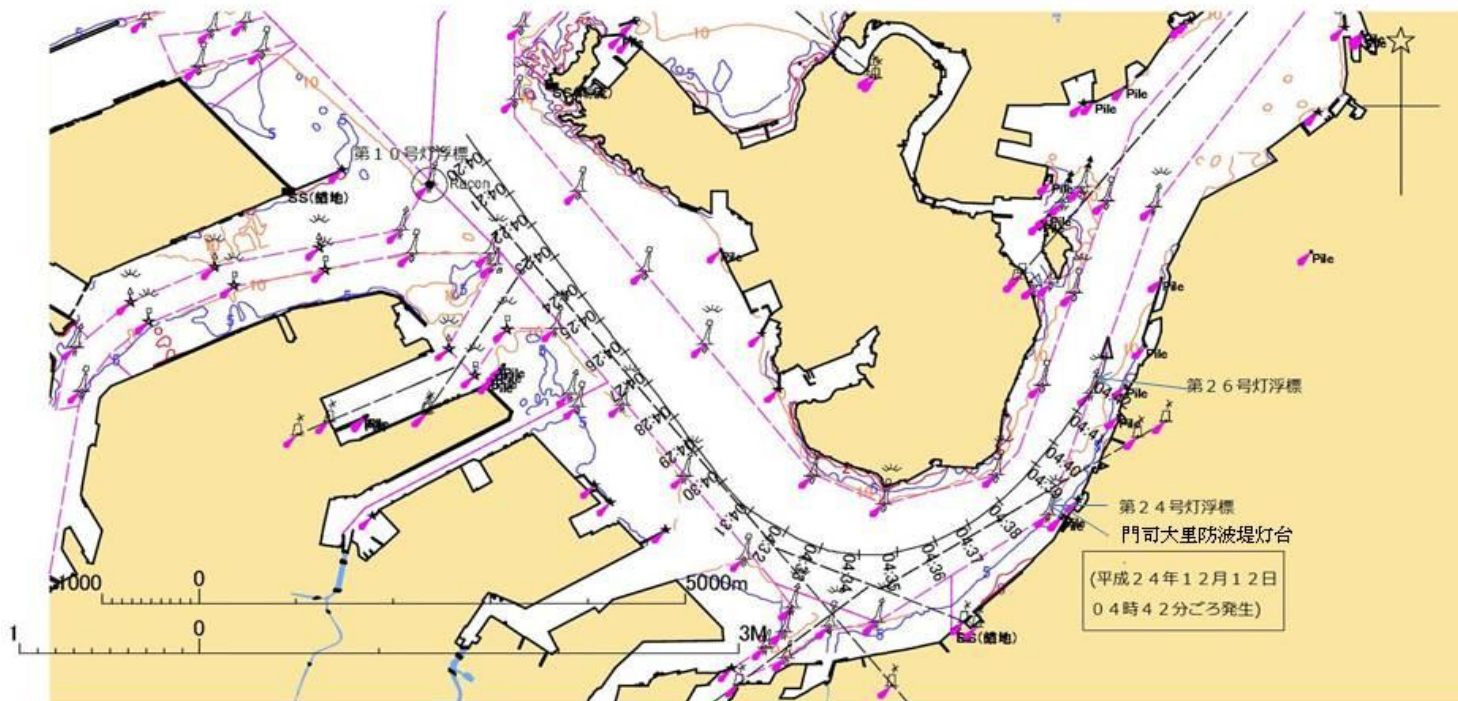
委員 横山 鐵 男（部会長）
委員 庄 司 邦 昭
委員 根 本 美 奈

事故種類	衝突（灯浮標）
発生日時	平成24年12月12日 04時42分ごろ
発生場所	関門港の関門航路（関門航路第26号灯浮標） 福岡県北九州市所在の門司大里防波堤灯台から真方位007°1,150m付近 （概位 北緯33°55.2′ 東経130°56.0′）
事故調査の経過	平成24年12月13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	自動車運搬船 <small>アトラス ハイウェイ</small> ATLAS HIGHWAY（リベリア共和国籍）、45,742トン 8612251（IMO番号）、福永海運株式会社（船舶所有者及び船舶管理会社） 179.99m×32.20m×20.92m、鋼 ディーゼル機関、10,298kW、1987年（建造年）
乗組員等に関する情報	船長 男性 65歳 締約国資格受有者承認証 船長（リベリア共和国発給） 交付年月日 2008年9月9日 （2013年11月30日まで有効） 水先人 男性 66歳 関門水先区1級水先人水先免状 免許年月日 平成11年1月7日 免状交付年月日 平成20年12月4日 有効期間満了日 平成26年1月6日
死傷者等	なし
損傷	本船 なし 灯浮標 塗料マーキング装置が折損
事故の経過	本船は、船長ほか20人が乗り組み、水先人が水先を行い、自動車1,197台を積載し、関門航路を兵庫県東播磨港に向けて航行した。 水先人は、平成24年12月12日04時20分ごろ、約144°（真方位、以下同じ。）の針路、約12.2ノット（kn）の速力（対地

	<p>速力、以下同じ。)とし、関門航路第10号灯浮標(以下、「関門航路」を冠する灯浮標の名称は、これを省略する。)を右舷側に見て南東進中、本船の船首方約0.7~1.0海里(M)の所を約9~10knの速力で南東進する船舶(以下「A船」という。)が航行していたが、本船の速力を落とすと舵効が悪くなると思い、A船の左舷側を追い越すこととした。</p> <p>水先人は、レーダーを1.5~3Mレンジに適宜切り替えて監視し、本船とA船との速力差から、第24号灯浮標付近でA船を追い越すことができると思い、航行を続けたところ、同灯浮標付近でA船と並んで航行することとなり、本船と右舷側のA船との船間距離は約30mの状況であった。</p> <p>水先人は、第24号灯浮標付近を約048°の針路で北東進したが、同灯浮標の北北東方約1Mに設置された第26号灯浮標を右舷側に見て航行する必要がある、左に変針しなければならなかったが、左に変針すれば、右舷船尾方のA船と衝突する可能性があり、左舵を取れない状態で航行を続けた。</p> <p>水先人は、操舵室前面右舷側と右舷側ウイングとの間を行き来し、左舷船首が第26号灯浮標に接近したとき、本船とA船との距離が開き、本船が左転しても、A船とは衝突しないと思い、操舵手に左舵一杯を指示した。</p> <p>操舵室前面の左舷側にいた船長は、左舷船首方に第26号灯浮標が見えていたので、左転を続ければ、本船が同灯浮標に衝突すると思い、操舵手に右舵一杯を指示し、本船の左転が止まり、船首が第26号灯浮標を左舷側で通過したので、同灯浮標との接近状況を確認するため、左舷側ウイングに出た。</p> <p>水先人は、船長と入れ替わって右舷側ウイングから操舵室に戻り、第26号灯浮標の北東方の浅瀬を避けるため、再び操舵手に左舵一杯を指示したが、04時42分ごろ、左舷側ウイングに出ていた船長は、本船の左舷側中央付近が第26号灯浮標に衝突したことを認めた。</p> <p>水先人は、第26号灯浮標と衝突しないで航行できたと思っていたが、関門海峡海上交通センターから同灯浮標との衝突を知らされ、また、左舷側ウイングから船橋に戻った船長が、水先人にその旨を知らせた。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 南、風力 2、視界 良好 海象：潮汐 上げ潮の初期</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船の喫水は、船首約7.50m、船尾約8.00mであった。 船長は、本船では3航海目であった。 操舵室には、船長、水先人、一等航海士、操舵手及び機関長の5人がいた。</p>

	<p>水先人乗船時には、船長と水先人との間では打合せがなかった。</p> <p>水先人は、本船の水先を行うことは初めてであったが、同型船の水先を行った経験があり、運動性能などについては把握していた。</p> <p>水先人は、自動車運搬船では速力を落とすと舵効が悪くなると思い、できる限り、速力を落とさないで航行するつもりでいた。</p> <p>水先人は、1～2回、A船に対して発光信号を行ったが、A船からの反応はなかった。</p> <p>水先人は、A船に対し、汽笛による追越しの信号を行わなかった。</p> <p>本船が第26号灯浮標に接近して航行していた時、関門航路を南西進する2隻の船舶があった。</p> <p>A I Sの情報記録によれば、本船の船位等は、付図1及び付表1のとおりであった。</p> <p>(付図1 A I S記録に基づく航行経路図、付表1 A I S記録(抜粋) 参照)</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>あり</p> <p>なし</p> <p>なし</p> <p>本船は、関門航路を東口に向けて航行中、水先人が、A船の左舷側を追い越そうとしたところ、第24号灯浮標付近でA船と並んで航行することとなったことから、左に変針して第26号灯浮標を右舷側で通過しなければならなかったが、左に変針すれば、右舷船尾方のA船と衝突する可能性があり、左舵を取れずに航行を続け、船首が第26号灯浮標を左舷側で通過したとき、左舵一杯を取って左転したが、左舷側中央部が同灯浮標と衝突したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、本船が、関門航路を東口に向けて航行中、水先人が、A船の左舷側を追い越そうとしたところ、第24号灯浮標付近でA船と並んで航行することとなったため、左に変針して第26号灯浮標を右舷側で通過しなければならなかったが、右舷船尾方のA船と衝突する可能性があり、左舵を取れずに航行を続け、船首が第26号灯浮標を左舷側で通過したとき、左舵一杯を取って左転したが、左舷側中央部が同灯浮標と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"> ・ 関門航路では、追越しは自船の安全に支障が生じない時機及び場所で行うこと。 ・ 関門航路で追越しをする場合は、汽笛信号を行うこと。

付図1 A I S記録に基づく航行経路図



付表1 A I S記録(抜粋)

時刻 (時:分:秒)	北緯 (° -' -")	東経 (° -' -")	船首方位 (°)	対地針路 (°)	対地速力 (kn)
04:20:05	33-56-30.8	130-52-00.2	145	144	12.2
04:31:05	33-54-31.1	130-53-46.0	125	129	13.4
04:32:05	33-54-24.1	130-53-59.9	120	120	13.3
04:33:05	33-54-18.3	130-54-13.9	106	111	13.1
04:34:05	33-54-16.7	130-54-29.4	093	095	12.8
04:35:05	33-54-16.9	130-54-44.5	077	081	12.7
04:36:05	33-54-20.9	130-54-59.7	067	070	12.8
04:37:05	33-54-26.5	130-55-13.0	056	059	13.0
04:38:05	33-54-34.6	130-55-25.6	048	050	13.1
04:38:54	33-54-41.8	130-55-34.9	040	044	13.4
04:40:05	33-54-54.7	130-55-47.2	038	037	13.3
04:41:05	33-55-05.5	130-55-56.6	039	035	13.6
04:42:05	33-55-17.0	130-56-05.9	024	030	13.4

(注) 船位は、船橋上部に設置されたGPSアンテナの位置である。