

# 船舶事故調査報告書

平成25年3月14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9月11日 17時38分ごろ
発生場所	関門港関門航路（関門航路第30号灯浮標） （概位 北緯33°56.3′ 東経130°56.5′）
事故調査の経過	平成24年9月14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	貨物船 <sup>ティーワイ エンジェル</sup> T Y ANGEL（大韓民国籍）、1,150トン 9071428（IMO番号）、TAIYOUNG SHIPPING CO., LTD.（大韓民国） 73.51m (Lr) × 12.00m × 6.20m、鋼 ディーゼル機関、1,261kW、1993年10月15日
乗組員等に関する情報	船長（大韓民国籍） 男性 55歳 1級航海士免許証（商船限定）（大韓民国発給） 交付年月日 2010年7月5日 （2015年7月4日まで有効） 機関長（大韓民国籍） 男性 62歳 3級機関士免許証（大韓民国発給） 交付年月日 2009年12月9日 （2014年12月8日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	本船 船首部船底に擦過傷 灯浮標 浮体部に擦過傷、支柱等に曲損、機器全損
事故の経過	本船は、船長及び機関長ほか10人が乗り組み、船長が、操船指揮を執り、一等航海士を補佐に、甲板員を操舵にそれぞれ就け、機関長にエンジンテレグラフ操作を行わせながら、主機を回転数毎分（rpm）680の全速力前進にかけ、対地速力約6.9ノット（kn）で潮流が西流の関門航路を北北東進していた。 船長は、関門航路第30号灯浮標（以下「本件灯浮標」という。）を右舷船首方約0.5海里（M）に見る地点に至った平成24年9月11日17時25分ごろ、海上保安庁関門海峡海上交通センターからVHFにより、もう少し増速することが可能かとの問い掛けを受けた

	<p>ため、機関長に確認した上で可能である旨を回答し、機関長に増速の指示をした。</p> <p>機関長は、既に全速力前進を示しているエンジンテレグラフでは機関室当直者への増速指示ができなかったことから、自ら機関室に赴いて燃料ハンドルを操作し、主機が690rpm となったことを確認して昇橋した。</p> <p>本船は、僅かに増速しながら北北東進中、17時28分ごろエンジンコンソール上の警報ランプが点灯するとともに警報ブザーが鳴り、その直後に主機が停止した。</p> <p>機関長は、点灯した警報ランプが主機潤滑油圧力低下警報と主機危急停止警報であることを確認し、すぐに機関室に向かった。</p> <p>船長は、舵中央の状態では本船が速力を減じながら徐々に右方に偏位し、右舷船首方約0.2Mとなった本件灯浮標に接近していることを認め、緊急投錨することとし、総員非常配置を令して一等航海士を投錨準備のために船首に向かわせ、前進惰力で北北東進を続けた。</p> <p>本船は、速力を更に減じながら本件灯浮標を右舷方に見て通過し、17時34分ごろ本船の船尾と本件灯浮標との距離が約20m離れた所で行きあしがなくなったので、船長が、一等航海士に両舷錨を順次投下するように指示した。</p> <p>本船は、投錨後、風と潮流の影響により左舷船尾方に圧流され、一旦は通過した本件灯浮標に再度接近したところで、錨が効いて船体が右方に振れ始め、17時38分ごろ右舷船首部が本件灯浮標を水没させて乗り切り、本件灯浮標が船首部の左舷側に浮上したところで振れが止まった。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 北東、風力 5、視界 良好</p> <p>海象：潮汐 上げ潮の末期</p> <p>潮汐表による関門海峡（早瀬瀬戸）の潮流</p> <p>14時56分 西流開始</p> <p>18時44分 西流最強（5.9kn）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船は、今航海の途中で主機の遠隔操縦装置が故障して使用できない状態となり、大韓民国帰国後に修理する予定でいたので、主機の運転に関する指令は、エンジンテレグラフで操舵室から機関室に伝達され、機関室当直者が機側で主機の操作を行っていた。</p> <p>機関長は、主機が自停した後に各部を点検し、不具合箇所を特定できなかったものの、本事故発生から約20分後に機側操作を試みたところ、主機を始動することができ、その後は航行中、特段の異常を認めなかった。</p> <p>本件灯浮標は、平成24年9月11日17時38分に消灯し、同日20時00分から仮灯で運用され、翌12日15時50分に復旧された。</p>

<p><b>分析</b></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>あり</p> <p>あり</p> <p>あり</p> <p>本船は、逆潮時に関門航路を北北東進中、主機が自停したことから、前進惰力で本件灯浮標を右舷方に見ながら通過し、行きあしがなくなってから緊急投錨したところ、風と潮流の影響により左舷船尾方に圧流され、一旦は通過した本件灯浮標に再度接近し、本件灯浮標に衝突したものと考えられる。</p> <p>主機は、船長から増速指示を受けた機関長が、機側操作により機関回転数を上げた約3分後、主機の潤滑油圧力が低下して危急停止装置が作動したものと考えられるが、その要因を明らかにすることはできなかった。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、本船が、逆潮時に関門航路を北北東進中、主機が自停したため、前進惰力で本件灯浮標を通過し、行きあしがなくなってから緊急投錨したところ、風と潮流の影響により圧流され、本件灯浮標に衝突したことにより発生したものと考えられる。</p>
<p><b>参考</b></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"> <li>・ 狭水道通航中に主機に異常が生じた場合、各種事故に発展する可能性が高いので、通常と異なる機関操作を行わないこと。</li> </ul>