

船舶事故調査報告書

平成25年5月30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8日 00時23分ごろ
発生場所	福岡県北九州市部埼 ^{へさま} 北西方沖の関門航路第35号灯浮標 部埼灯台から真方位333° 3,100m付近 （概位 北緯33° 59.0′ 東経131° 00.3′）
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	A 引船 第三十一 ^{みょうしん} 明神丸、127トン 136871、吉浦海運株式会社 28.37m (Lr) × 7.50m × 3.20m、鋼 ディーゼル機関、1,471kW、平成13年11月 B 台船 DY-36、約1,398トン なし、吉浦海運株式会社 60.00m × 22.00m × 3.00m、鋼 機関なし、平成19年建造
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 62歳 五級海技士（航海） 免許年月日 昭和45年10月9日 免状交付年月日 平成23年1月20日 免状有効期間満了日 平成28年11月27日
死傷者等	A なし
損傷	A なし B 右舷船尾外板に黄色のペンキ付着 関門航路第35号灯浮標 上部構造物が凹損
事故の経過	A船は、船長Aほか3人が乗り組み、船長Aが、単独で船橋当直に就き、空船のB船を引いて引船列（以下「A船引船列」という。）を構成し、約4～5ノット（kn）の対地速力で部埼東方沖を北西進した。 船長Aは、操舵室内に立って手動操舵で航行中、左舷正横に部埼潮流信号所の電光板を双眼鏡で見て関門航路に入ったが、激しい風雨が操舵室前面のガラス窓に当たり、船首方が見えにくかったので、GP

	<p>Sプロッター（以下「GPS」という。）の画面を見て表示されていた関門航路の北側線に沿って航行した。</p> <p>A船は、平成24年12月8日00時23分ごろ、関門航路第35号灯浮標（以下「本件灯浮標」という。）付近に接近し、船長Aが左舷船首方向の山口県下関市所在の火ノ山^{ひのやました}潮流信号所の電光板を双眼鏡で見たところ、数値が5になっていたの4以下になるまで、時間調整をするために速力を落として西進中、同電光板の表示が4となったので機関の回転数を上げて全速力とし、関門橋に向けて南西進した。</p> <p>A船は、00時53分ごろ関門橋の下を通過し、関門港若松区に入港した。</p> <p>船長Aは、12月12日に長崎県佐世保市佐世保港に入港した際、海上保安庁から本件灯浮標にA船引船列が衝突したことを告げられ、B船を調査したところ、B船の右舷船尾外板に本件灯浮標から発射された黄色のペンキの付着を確認した。</p>
気象・海象	<p>気象：天気 雨、風向 西、風速 約15m/s、視界 不良</p> <p>海象：波高 約0.5m、潮流 東流 約4kn（早瀬^{はやとせ}瀬戸）</p> <p>山口県下関地区に強風波浪注意報が継続して発表されていた。</p>
その他の事項	<p>船長Aは、ふだん、関門航路を航行する際、関門航路の側線上に設置された灯浮標を見ながら航行していた。</p> <p>A船のGPS画面には、灯浮標が表示されていなかった。</p> <p>喫水は、A船が船首約2.5m船尾約3.2mであり、B船が船首及び船尾共に約0.4～0.5mであった。</p> <p>B船の引き綱は、長さ約80mで直径約85mmのナイロン製ロープであった。</p> <p>本件灯浮標は、緑色円筒形頭標1個付きの緑色やぐら形をしており、直径が約8m、高さが約7.35mであり、緑色球形の浮体に取り付けられた支柱上に灯器が設けられ、灯色が緑色で毎3秒に1閃光で点灯し、光達距離が5海里であった。</p>
分析	
乗組員等の関与	あり
船体・機関等の関与	なし
気象・海象の関与	あり
判明した事項の解析	<p>A船引船列は、部埼北方沖の関門航路を西進中、風雨によって前方が見えにくくなった際、船長Aが関門航路北側線の灯浮標が表示されていないGPS画面を見て表示されていた同航路の北側線に沿って航行したことから、風と潮流に圧流されてB船が本件灯浮標に衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、A船引船列が、部埼北方沖の関門航路を西進中、風雨によって前方が見えにくくなった際、船長Aが関門航路北側線の</p>

	灯浮標が表示されていないGPS画面を見て表示されていた同航路の北側線に沿って航行したため、風と潮流に圧流されてB船が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。
参考	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。 <ul style="list-style-type: none">・ 船位の確認を行うこと。・ 見張りを適切に行うこと。