

船事故調査報告書

平成26年10月9日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委員 庄司邦昭（部会長）

委員 小須田 敏

委員 根本美奈

事故種類	衝突
発生日時	平成25年4月25日 10時30分ごろ
発生場所	関門港の関門航路 福岡県北九州市所在の ^{へきま} 部埼灯台から真方位326° 2,870m付近 (概位 北緯33° 58.9′ 東経131° 00.3′)
事故調査の経過	平成25年4月26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 ^{アイリス} IRIS（大韓民国籍）、1,963トン 8810516（IMO番号）、THE CENTURY SHIPPING CO., LTD.（大韓民国） 83.61m×13.00m×7.40m、鋼 ディーゼル機関、1,692kW、1988年10月13日 B 引船 ^{たけ} 竹丸、36.55トン 103819、日通商事株式会社（船舶所有者）、個人（船舶借入人） 16.5m(Lr)×4.3m×2.1m、鋼 ディーゼル機関、220kW、昭和43年9月 C はしけ ^{ワイエム} YM413みつ丸、約164.00トン なし、山松海運株式会社 27.66m×7.26m×3.73m、鋼 機関なし、昭和48年建造 D はしけ ^{ワイエム} YM512 ^{すぎ} 杉丸、約147.63トン なし、個人所有 28.0m×7.0m×3.7m、鋼 機関なし、昭和48年建造
乗組員等に関する情報	A 船長A（大韓民国籍） 男性 63歳 二級航海士（6,000t未満の商船限定）（大韓民国発給） 交付年月日 2012年6月15日 （2016年12月31日まで有効） B 操船者B 男性 82歳

	<p>六級海技士（航海）（旧就業範囲）</p> <p>免許年月日 昭和33年7月4日</p> <p>免状交付年月日 平成19年11月20日</p> <p>平成25年4月7日をもって失効していた。</p>
死傷者等	なし
損傷	<p>A 右舷船首部外板に擦過傷</p> <p>B なし</p> <p>C なし</p> <p>D 右舷船首部ブルワークに曲損及び擦過傷</p>
事故の経過	<p>A船は、船長A、二等航海士A、甲板手A及び機関長Aほか6人が乗り組み、スクラップ約1,553tを積載し、先航船から約0.5海里（M）の距離を隔て、関門航路東口から入航して北西進した。</p> <p>船長Aは、船橋当直に就き、二等航海士Aを見張りに、甲板手Aを操舵に、機関長Aを機関操作にそれぞれ就け、関門航路入航前、関門海峡海上交通センター（以下「関門マーチス」という。）から、関門航路は、霧で視程が約1,000mとなっている旨の情報提供を受けており、航海灯を表示し、手動で汽笛を吹鳴しながら北西進を続けた。</p> <p>A船は、徐々に視界が悪くなる状況下、関門航路第37号灯浮標を通過し、平成25年4月25日10時26分ごろ、関門マーチス及び後続船から、相次いでVHF無線電話（以下「VHF」という。）により、動向を問われ、二等航海士Aがレーダーを離れて通信に対応していた際、船長Aは、先航船が遅く、本船が先航船に接近していることに気付き、機関長Aにデッドスローを指示した。</p> <p>A船は、徐々に速力を減じながら、関門航路第35号灯浮標付近に差し掛かり、視程が約100mとなった頃、船長Aが甲板手Aにハードポートを指示し、関門航路第35号灯浮標の手前を約6ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で左転中、VHF通信を終えた二等航海士Aが、船首方に視線を向け、A船の左舷船首5°40m付近に黒い物体を視認した直後、10時30分ごろD船と衝突した。</p> <p>B船は、操船者B及び甲板員Bが乗り組み、作業員1人が乗り組んだD船を右舷船尾方に、同じく作業員1人が乗り組んだC船を左舷船尾方にして並列させ、いずれも約35mのえい航索で引いた引船列（以下「B船引船列」という。）を構成し、C船及びD船にジャンボタイヤ32本を積み、操船者Bが、10時16分ごろ、携帯電話で関門航路を横断する旨を関門マーチスに伝え、関門航路第35号灯浮標の西方に向け、約5knの速力で航路の北側から航路に向けて南進した。</p> <p>操船者Bは、10時27分ごろ、関門マーチスから、関門航路内に西航船が4～5隻存在するので、注意を要する旨の電話連絡を受け</p>

	<p>た。</p> <p>操船者Bは、霧によって肉眼では確認できなかったものの、レーダーの映像により、既にB船の船首を横切って関門航路を西進する1隻及び左舷船首方0.5M以上離れた航路内を4隻の船舶が、北西進し、接近していることを確認したが、まだ距離があるので、危険はないと思った。</p> <p>B船引船列は、関門航路第35号灯浮標を左舷方に約0.2Mの距離を隔てて通過し、航路内に入り、操船者Bが、左舷船首方から接近する4隻をやり過ごそうとし、航路外に出ようとして左舵15°を取ったところ、右舷側の甲板上に出ていた甲板員Bから黒い物体が間近に接近している旨の報告を受け、レーダー映像を見ても船舶は確認できなかったが、左舵一杯として左回頭中、10時30分ごろD船とA船が衝突した。</p> <p>操船者Bは、衝突した船舶が衝突前にレーダー映像で認めていた4隻のいずれでもないと思った。</p> <p>A船及びB船引船列は、本事故後、海上保安庁の指示を受け、A船は関門港門司区に錨泊し、B船引船列は関門航路第35号灯浮標北側の航路外で待機して事後の措置に当たった。</p> <p>(付図1 A船及びA船に先航していた船舶のAIS航跡及び操船者Bの口述に基づく事故発生経過概略図 参照)</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 霧、風向 南南東、風力 1、視程 約100m</p> <p>海象：潮汐 下げ潮の中央期</p> <p>山口県下関には、01時30分に、福岡県北九州・^{おんが}遠賀地区には、03時55分にそれぞれ濃霧注意報が発表され、本事故当時は継続中であつた。</p> <p>関門マーチスは、06時30分に関門海峡南東海域の視程が1,000m以下になっている旨の、また、08時00分に関門海峡南東海域及び関門航路東部海域の視程が1,000m以下になっている旨の情報提供をそれぞれ行っていた。</p>
<p>その他の事項</p>	<p>A船は、月間平均2～3回の頻度で関門航路を通航（往復）していた。</p> <p>A船は、狭水道を通航する際、船長が操船指揮を執り、航海士に見張りを、機関長に機関操作を、甲板手に操舵をそれぞれ行わせる4人体制とすることが常態であつた。</p> <p>船長Aは、レーダーを1.5Mレンジとして使用していたが、先航船との接近に注意を向けていた。</p> <p>二等航海士Aは、レーダーを0.75Mレンジとして使用していた。</p> <p>B船引船列は、航海灯を表示していなかった。</p> <p>操船者Bは、約60年間、関門航路を横断し、関門港長府区と関門</p>

	<p>港田野浦区とを往復する引船業務の経験があった。</p> <p>操船者Bは、レーダーを2Mレンジとし、関門港長府区から関門港田野浦区までが画面に表示されるようにしていた。</p> <p>操船者Bは、操舵室左右の扉を開放していたが、左舷方向からの汽笛は聞こえなかった。</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>A あり、B あり</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A あり、B あり</p> <p>A船は、視界制限状態にある関門航路第35号灯浮標付近の関門航路を北西進中、船長Aが、先航船との接近に注意を向けていたことから、B船引船列に気付かず、D船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船引船列は、視界制限状態にある関門航路第35号灯浮標付近の関門航路を南進中、操船者Bが、レーダー映像で認めていた航路内を北西進する左舷船首方の4隻の船舶を通過させようとし、航路外に出ようとして左舵15°を取ったところ、先頭の船舶に続航していたA船の映像を見落としていたことから、D船とA船とが衝突したものと考えられる。</p> <p>操船者Bが、レーダー映像で認めていた航路内を北西進する左舷船首方の4隻の船舶のうち先頭の船舶は、本事故時、既にB船の船首方を通過していたものと考えられる。</p> <p>B船の船舶借入人は、操船者Bの海技免状が失効していたことから、有効な海技免状を受有する海技士をB船の船長として乗り組ませなければならなかった。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、視界制限状態にある関門航路第35号灯浮標付近の関門航路において、A船が北西進中、B船引船列が南進中、船長Aが先航船との接近に注意を向けており、また、操船者Bが、レーダー映像で認めていた航路内を北西進する左舷船首方の4隻の船舶を通過させようとし、航路外に出ようとして左舵15°を取ったところ、先頭の船舶に続航していたA船の映像を見落としていたため、A船とD船とが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"> ・見張りを適切に行うこと。 ・レーダーは、状況に応じて適切なレンジに切り替えること。 ・視界制限状態においては、昼間でも法定灯火を表示すること。

付図1 A船及びA船に先航していた船舶のAIS航跡及び操船者Bの口述に基づく事故発生経過概略図

