

船舶事故調査報告書

平成26年11月20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（灯浮標）
発生日時	平成25年9月20日 20時55分ごろ
発生場所	関門港若松第5区（堺川第2号灯浮標） （概位 北緯33°55.2′ 東経130°52.6′）
事故調査の経過	平成25年9月24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	貨物船 <small>ルンシアン</small> RUNXIANG（パナマ共和国籍）、1,970トン 9549308（IMO番号）、JIN XIANG SHIPPING CO., LIMITED （中華人民共和国香港特别行政区） 74.29m（Lr）×13.60m×7.00m、鋼 ディーゼル機関、1,103kW、2008年
乗組員等に関する情報	船長（中華人民共和国籍） 男性 35歳 締約国資格受有者承認証 船長（3,000t未満、沿岸航海限定） （パナマ共和国発給） 交付年月日 2011年12月27日 （2015年7月23日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	本船 左舷船尾外板に擦過傷 灯浮標 浮体及び上部構造物に凹損及び曲損、錨鎖に変形
事故の経過	本船は、船長ほか11人が乗り組み、フェロシリコン約1,000tを積載し、甲板手を操舵に就け、船長が操船指揮を執り、平成25年9月20日20時34分ごろ、関門港若松第5区の堺川公共岸壁を離岸し、関門航路に向け、約7ノット（kn）の速力で水路を東北東進した。 船長は、20時45分ごろ、関門海峡海上交通センターからVHF無線電話により、本船の左舷前方1.5海里付近の関門航路を南東進する船舶の動向について、注意を促す情報提供を受けたが、左舷方の岸壁の建造物に遮られ、左舷前方の航路内の状況を確認することができなかつたので、目視できる状況になるまで航行を続けることとした。 船長は、20時50分ごろ、左舷方の視界が開けたので、関門航路

	<p>内を確認したところ、関門航路第12号灯浮標付近に南東進する船舶を認め、レーダー映像でも確認した後、当該船舶が本船の船首方を通過した後に関門航路へ入航しようとして機関を停止し、双眼鏡を使用して当該船舶の動静の監視を始めた。</p> <p>本船は、前進惰力で航行を続け、速力が約3knになった20時53分ごろ、船長が、双眼鏡を降ろしたところ、左舷方に圧流されて堺川第2号灯浮標（以下「本件灯浮標」という。）へ接近していることに気付き、右舵一杯とし、機関を前進にしたが、衝突は避けられないと思い、機関を停止した直後、20時55分ごろ左舷船尾部が本件灯浮標に衝突した。</p> <p>本船は、舵が本件灯浮標の錨鎖に絡み、航行不能となったので、投錨して事後の措置に当たった。</p> <p>本件灯浮標は、本船と接触した状態で海図図載位置から北北東方に約300m移動して半水没状態となり、9月25日に復旧された。</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 東、風力 3、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の末期、潮流 北西流約1～2kn</p>
分析 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>あり</p> <p>なし</p> <p>あり</p> <p>本船は、関門航路に入航しようとし、関門港若松第5区の水路を前進惰力で東北東進中、船長が、左舷船首方から関門航路を南東進して接近する船舶の動静の監視を行っていたことから、本件灯浮標に接近して気付き、機関操作等を行ったが、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、本船が、関門航路に入航しようとし、関門港若松第5区の水路を前進惰力で東北東進中、船長が、左舷船首方から関門航路を南東進して接近する船舶の動静の監視を行っていたため、本件灯浮標に接近して気付き、機関操作等を行ったが、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。</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"> ・見張りを適切に行うこと。 ・風潮流による圧流を考慮すること。