

# 船舶事故調査報告書

平成26年2月13日

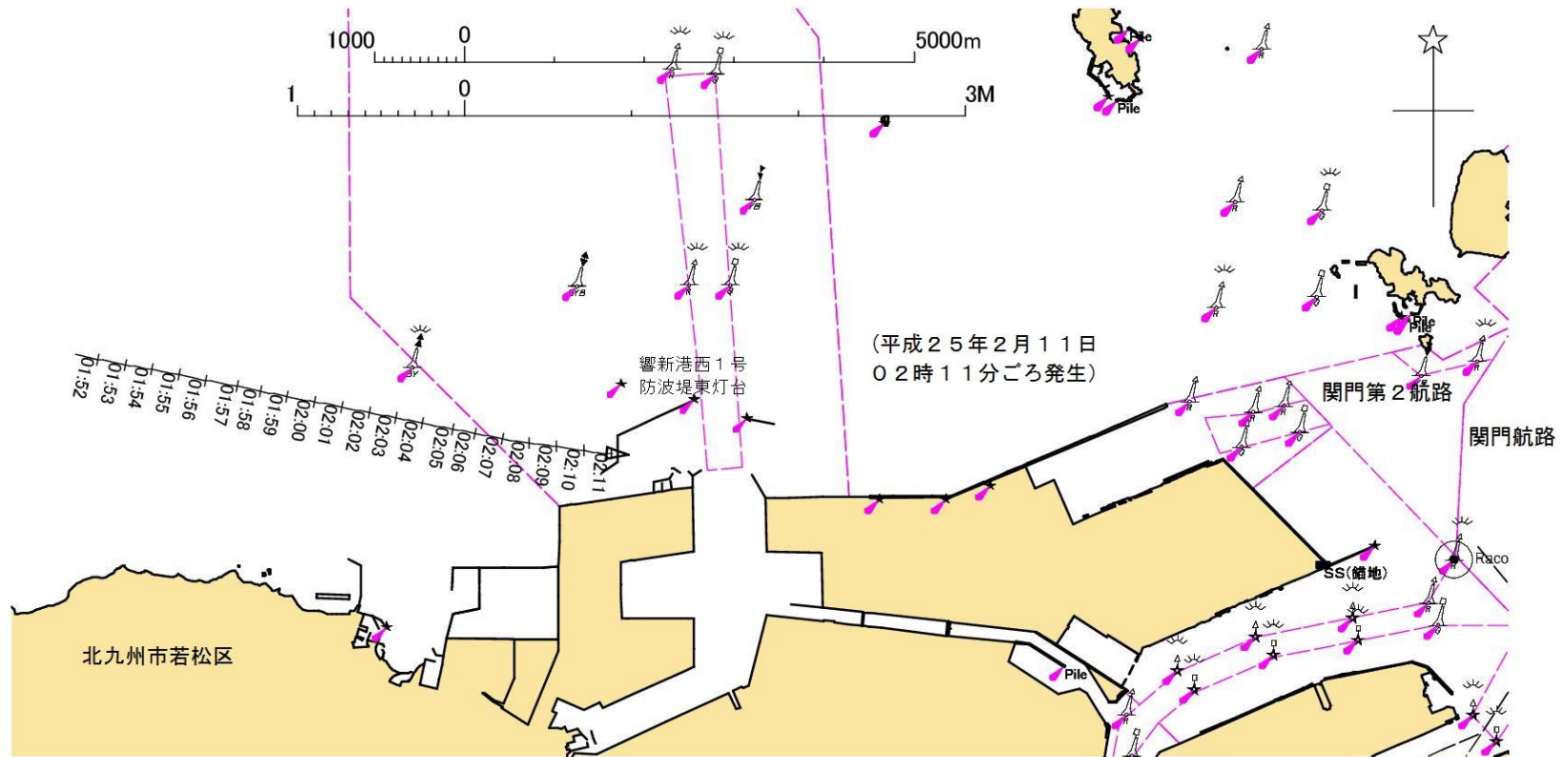
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

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（防波堤）
発生日時	平成25年2月11日 02時11分ごろ
発生場所	関門港 <sup>ひびき</sup> 響新港区 福岡県北九州市所在の響新港西1号防波堤東灯台から真方位234°1,080m付近 (概位 北緯33°57.0′ 東経130°45.6′)
事故調査の経過	平成25年2月12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 <sup>フライン ハナ</sup> FINE HANA（大韓民国籍）、732トン 8713952（IMO番号）、HANA MARINE CO., LTD 62.00m×10.00m×4.50m、鋼 ディーゼル機関、882kW、1988年1月
乗組員等に関する情報	二等航海士（大韓民国籍） 男性 42歳 四級航海士免許証（商船限定）（大韓民国発給） 交付年月日 2010年3月18日 (2015年3月17日まで有効)
死傷者等	なし
損傷	本船 船首部に凹損 防波堤 消波ブロックに破損
事故の経過	本船は、船長（大韓民国籍）、二等航海士ほか8人（大韓民国籍5人、ミャンマー連邦共和国籍3人）が乗り組み、二等航海士が操船指揮を執り、操舵手を見張りに当たらせて響灘を関門第2航路西口に向けて東進した。 二等航海士は、平成25年2月11日01時10分ごろ、6海里レンジとしたレーダーに他船の映像を認めなかったため、風邪気味で体調が悪かったことから、自室に戻って医薬品を服用するため、船橋を離れることとした。 二等航海士は、少しの間船橋を離れるつもりであり、操舵手に英語で見張りを厳重に行うこと（Keep the sharp look out）と告げ、自室に戻り、風邪薬及び頭痛もしたことから、頭痛薬も服用したが、まさか居眠りをするのではないと思い、短時間休むつもりで自室のベッ

	<p>ドで横になっていたところ、居眠りに陥った。</p> <p>二等航海士は、自室で寝ていたところ、02時07～08分の間に操舵手に起こされ、急いで昇橋したが、本船が、自動操舵で航行し、既に変針予定場所を過ぎ、響新港西1号防波堤（以下「本件防波堤」という。）が直前に迫っていたので、全速力後進としたが、02時11分ごろ約10ノットの対地速力で本件防波堤に衝突した。</p> <p>船長及び一等航海士は、衝突の衝撃で事故に気が付き、すぐに昇橋して本事故後の対応に当たった。</p> <p>（付図1 推定航行経路図、付表1 AIS記録（抜粋） 参照）</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 南南西、風力 2、視界 良好</p> <p>海象：潮汐 下げ潮の末期</p>
その他の事項	<p>二等航海士は、2月9日の夜から体調不良を感じており、2月10日23時40分ごろ風邪薬を服用したが、11日00時00分に船長から船橋当直を引き継いだときも体調は良くなかった。</p> <p>二等航海士は、船長から船橋当直を引き継いだとき、船長から、何らかのアクシデントが発生しそうであれば、すぐに呼ぶようにとの指示を受けていた。</p> <p>二等航海士は、これまでに船橋当直を替わってもらったことがなく、船長が狭水道などで昇橋しなければならないので、遠慮し、船長に対して自身の体調の状態を報告しなかった。</p> <p>本船内の公用語は、英語であったが、二等航海士は、ほとんど英語を話さなかった。</p> <p>二等航海士と操舵手との間では、操舵号令以外は会話が通じなかった。</p>
<b>分析</b> 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>なし</p> <p>本船は、関門港響新港区において、関門第2航路西口に向けて自動操舵で東進中、二等航海士が、操船指揮を執らずに船橋を離れ、自室で居眠りに陥ったことから、変針予定場所を通過して航行し、本件防波堤に衝突したものと考えられる。</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、夜間、本船が、関門港響新港区において、関門第2航路西口に向けて自動操舵で東進中、二等航海士が、操船指揮を執らずに船橋を離れ、自室で居眠りに陥ったため、変針予定場所を通過して航行し、本件防波堤に衝突したことにより発生したものと考えられる。</p>
<b>参考</b>	<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>・体調不良を感じた場合は、遠慮なく船長に申し出ること。</li> </ul>

付図1 推定航行経路図



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)
02:06:05	33-57.15090	130-44.55288	102	098.6	9.8
02:06:26	33-57.14028	130-44.62140	102	101.8	9.8
02:07:05	33-57.11970	130-44.74698	103	100.3	10.0
02:07:26	33-57.10860	130-44.81508	101	098.0	9.8
02:08:05	33-57.09330	130-44.94162	099	096.1	10.0
02:08:26	33-57.08538	130-45.01002	100	099.6	9.9
02:09:05	33-57.07182	130-45.13812	100	098.4	9.8
02:10:05	33-57.04722	130-45.33390	101	100.5	9.9
02:10:35	33-57.03570	130-45.43140	097	098.2	9.9
02:10:45	33-57.03312	130-45.46428	096	090.4	9.7
02:11:05	33-57.02898	130-45.52950	097	092.9	9.9
02:11:25	33-57.02862	130-45.54000	097	093.8	0.3
02:11:35	33-57.02772	130-45.53928	097	109.5	0.2

(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。