

# 船舶事故調査報告書

平成26年3月6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25年10月20日 03時37分ごろ
発生場所	関門港の関門航路（関門航路第35号灯浮標） （概位 北緯33°59.0′ 東経131°00.3′）
事故調査の経過	平成25年10月21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 押船 第五三徳丸、136トン 135472、丸阿産業株式会社 26.00m (Lr) × 9.40m × 6.00m、鋼 ディーゼル機関2基、2,942kW（合計）、平成9年11月 B バージ 第六三徳丸、約2,786トン なし、丸阿産業株式会社 99.00m × 21.00m × 5.15m、鋼 非自航、平成9年建造
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 64歳 五級海技士（航海） 免許年月日 昭和51年7月30日 免状交付年月日 平成22年5月27日 免状有効期間満了日 平成27年9月7日
死傷者等	なし
損傷	A 右舷プロペラのシャフトに曲損並びに翼に曲損及び欠損、右舷船尾外板及びシューピースに擦過傷 B なし 灯浮標 全損（沈没）
事故の経過	A船は、船長Aほか6人が乗り組み、バラスト水約3,800tを積んだB船の船尾凹部にA船の船首を嵌合して押船列（以下「A船押船列」という。）を構成して周防灘を北西進中、平成25年10月20日02時30分ごろ、船長Aが、昇橋して操船に就き、機関員を機関操作及び見張りの補助として配置し、02時50分ごろHSライン（関門海峡海上交通センターへの位置通報ライン）を通過した。 船長Aは、HSラインを通過した後、A船押船列を追い越した貨物

	<p>船（以下「先航船」という。）と関門海峡海上交通センターとのVHF無線交信の内容から、先航船の最大速力が12～13ノット（kn）であることを知り、約10.5knで先航船に続いて航行して行くこととし、関門航路東口から関門航路に入航した。</p> <p>船長Aは、先航船を左舷船首方約0.2海里に見ながら、自動操舵で関門航路を北西進中、関門航路第37号灯浮標（以下「関門航路」を冠する灯浮標については、これを省略する。）と第35号灯浮標の中間地点に差し掛かった頃、先航船が僅かに減速したことを認めた。</p> <p>船長Aは、先航船との船間距離を保つため、A船押船列を減速し、僅かに右転して航路の右側端を航行中、先航船が増速せず、徐々に右偏してA船押船列に接近して来るため、更に減速したところ、A船押船列が潮流で右方に圧流され始め、第35号灯浮標を正船首に見る状況となった。</p> <p>船長Aは、機関停止として前進惰力で第35号灯浮標に接近し、先航船が第35号灯浮標を通過したことを認めた後、機関を全速力前進とするとともに、左舵一杯として左転中、B船は第35号灯浮標を通過したが、03時37分ごろ、A船は、右舷船尾部が第35号灯浮標に接触した後、灯浮標を乗り切って沈没させた。</p> <p>船長Aは、本事故発生場所付近に投錨し、海上保安庁に連絡を行い、事後の措置に当たった。</p> <p>第35号灯浮標は、22日に新規に設置され、25日に沈没した灯浮標が揚収された。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 東南東、風力 3、視界 良好</p> <p>海象：潮汐 低潮時、潮流 東流約6kn</p>
<p>その他の事項</p>	<p>第35号灯浮標付近は、東流時の流向が北東方向であり、関門航路を西航する場合、同灯浮標側に圧流され、同灯浮標と衝突する事故が発生している。</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 なし</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A あり、B あり</p> <p>A船押船列は、関門港の関門航路において、先航船に続いて北西進中、船長Aが、先航船との船間距離を保とうとし、第35号灯浮標の手前で減速したところ、潮流で右方に圧流されたことから、第35号灯浮標付近で全速力前進として左舵一杯としたが、B船は第35号灯浮標を通過したものの、A船の船尾部が第35号灯浮標に衝突したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、関門港の関門航路において、A船押船列が、先航船に続いて北西進中、船長Aが、先航船との船間距離を保とうとし、第35号灯浮標の手前で減速したところ、潮流で右方に圧流されたた</p>

	め、A船の船尾部が第35号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。
<b>参考</b>	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"><li>・ 船間距離を十分に確保すること。</li><li>・ 狭い航路において、先航船の減速意図が分からない場合は、早期にVHF等を使用し、意図の確認を行うこと。</li></ul>