

船舶事故調査報告書

平成26年7月17日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

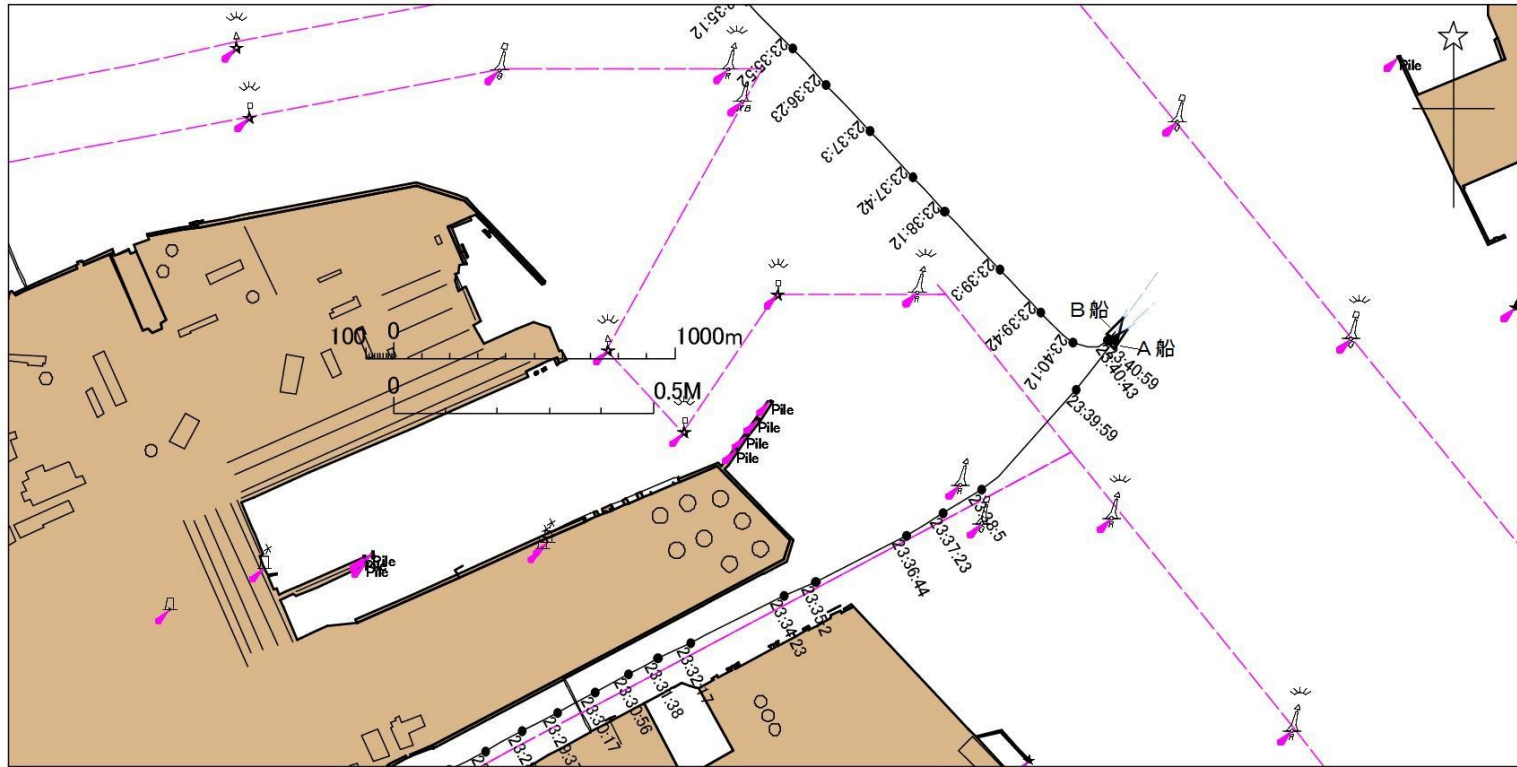
委員 横山 鐵 男（部会長）
委員 庄 司 邦 昭
委員 根 本 美 奈

事故種類	衝突
発生日時	平成25年12月18日 23時40分ごろ
発生場所	関門港の堺川公共岸壁沖の関門航路 福岡県北九州市所在の若松洞海湾 <small>わかまつどうかいわんこう</small> 口防波堤灯台から真方位122°3,350m付近 (概位 北緯33°55.5' 東経130°52.8')
事故調査の経過	平成25年12月19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 <small>セイヨウ スター</small> SEIYO STAR（カンボジア王国籍）、2,363トン 9335214（IMO番号）、SEIYO STAR CO., LTD. 84.40m×14.20m×7.60m、鋼 ディーゼル機関、1,545kW、2004年（建造） B ケミカルタンカー <small>ウー シュン</small> WOO SUN（大韓民国籍）、1,716トン 9230335（IMO番号）、WOOLIM SHIPPING. CO., LTD. 84.40m×14.00m×6.75m、鋼 ディーゼル機関、1,960kW、2001年5月4日（建造年月日）
乗組員等に関する情報	A 船長A（中華人民共和国籍） 男性 62歳 カンボジア王国発給の免状については不明 （管理級航海免状（中華人民共和国発給）） （交付年月日 2010年11月10日） （2015年11月10日まで有効） B 船長B（大韓民国籍） 男性 64歳 二級航海士（商船限定、6,000トン以下の船長に限定） 交付年月日 2013年8月13日 （2018年12月15日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	A 左舷船首の外板が圧壊 B 右舷船首及び右舷中央部に破口及び亀裂
事故の経過	A船は、船長Aほか13人（中華人民共和国籍12人、ベトナム社会主義共和国籍1人）が乗り組み、平成25年12月18日23時2

	<p>1分ごろ、関門港の堺川公共岸壁から出港し、船長Aが、操船指揮に就き、一等航海士A及び二等航海士Aを見張りに、三等航海士Aを手動操舵にそれぞれ就け、関門航路に向けて航行した。</p> <p>船長Aは、23時31分ごろ、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、B船の船名及び関門航路を東進するB船がA船に接近することを知らされ、一等航海士Aも1.5海里（M）レンジとしたレーダーでB船の映像を確認し、そのことを船長Aに報告した。</p> <p>A船は、関門マーチスから、23時32分ごろ～36分ごろにかけ、B船が船首を通過し、その通過を待つことを通報され、更にB船の船尾の通過及び減速を通報されたが、通話が明確に行われず、いずれも理解していなかった。</p> <p>船長Aは、23時39分ごろ、関門航路に入航していたので、A船から見て左方にいる船舶がA船を避けるものと思い、船首方の他船の航行の有無に注意を向けて航行した。</p> <p>船長Aは、約8.5ノット（kn）の速力で北東進中、三等航海士Aから、B船が接近しているとの報告を受けた直後、B船のサーチライトで照らされ、初めてB船を視認し、左舵一杯、続いて微速前進、全速後進を指示したが、23時40分ごろ、若松洞海湾口防波堤灯台から真方位122°3, 350m付近の関門航路において、A船の左舷船首とB船の右舷船首とが衝突した。</p> <p>B船は、船長Bほか12人（大韓民国籍9人、中華人民共和国籍2人、ミャンマー連邦共和国籍1人）が乗り組み、船長Bが、操船指揮に就いてレーダー監視に当たり、二等航海士Bを見張りに、一等機関士Bを機関操作に、操舵手Bを手動操舵にそれぞれ就けて関門航路を東進した。</p> <p>船長Bは、23時34分ごろ、関門マーチスから、A船の船名と共にA船がB船の右舷船首方向から出港し、B船の船尾を通過する旨の通報を受け、約11.1knの速力で南東進した。</p> <p>船長Bは、A船よりも先に関門航路に入航していた他船と左舷を対して通過した23時38分ごろ、右舷船首方に同航路に入航するため、北東進するA船を認め、AISでA船の船名や行き先を確認したところ、それらの情報が表示されていなかったため、サーチライトで同船を照射し、汽笛を吹鳴したが、A船が更に接近するので、左舵一杯を取ったものの、B船の右舷船首とA船の左舷船首とが衝突した。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風向 南南東、風力 2、視界 良好 海象：潮汐 下げ潮の初期、潮流 東流約0.5kn</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長Aは、関門航路の通航経験は何度もあった。 A船は、法定灯火を表示していた。 船長Aは、B船の船体を視認しなかったため、汽笛を吹鳴しなかつ</p>

	<p>た。</p> <p>A船は、出港した岸壁から関門航路に入航するまで、岸壁沿いに航行したが、岸壁越しに関門航路の航行状況を視認することは困難な状況であった。</p> <p>船長Aと一等航海士Aとの会話は、英語で行われていた。</p> <p>船長Aは、関門航路に入航するまでは、航路航行船に優先航行権があるが、一旦、A船が航路に入航すれば、本船から見て左に見る船がA船を避けなければならないと思っていた。</p> <p>船長Bは、関門航路の通航経験が何度もあった。</p> <p>B船は、法定灯火を表示していた。</p> <p>(付図1 推定航行経路図、付表1 A船のAIS記録(抜粋)、付表2 B船のAIS記録(抜粋) 参照)</p>
<p>分析</p> <p>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>	<p>A あり、B なし A なし、B なし A なし、B なし</p> <p>A船は、関門航路に向けて北東進中、船長Aが、関門マーチスから、関門航路を東進するB船と接近し、B船が船首を通過することを情報提供され、更にB船の船尾の通過及び減速を通報されたが、通話が明確に行われず、いずれも理解しておらず、増速して針路を保持して堺川公共岸壁沖の関門航路に入航したことから、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、堺川公共岸壁沖の関門航路を南東進中、船長Bが、右舷船首方に同航路に入航するA船を認め、サーチライトを照射し、汽笛を吹鳴したが、A船と衝突したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、A船が、関門航路に向けて北東進中、B船が堺川公共岸壁沖の同航路を南東進中、船長Aが、関門マーチスから、関門航路を東進するB船と接近し、B船が船首を通過することを情報提供され、更にB船の船尾の通過及び減速を通報されたが、通話が明確に行われず、いずれも理解しておらず、増速して針路を保持して堺川公共岸壁沖の関門航路に入航したため、両船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"> ・関門マーチスの情報提供等に注意し、見張りを適切に行うとともに、関門航路に入ろうとする船舶は、同航路を航行している船舶の進路を避けるなどの航法を遵守すること。

付図1 推定航行経路図



付表1 A船のAIS記録(抜粋)

時刻 (時:分:秒)	北緯 (° - ' - ")	東経 (° - ' - ")	対地速力 (kn)	対地針路 (°)	船首方位 (°)
23:21:48	33-54-28.3	130-50-56.1	0.9	012.9	030
23:22:26	33-54-28.9	130-50-56.6	1.4	028.1	039
23:23:26	33-54-30.5	130-50-58.1	2.8	047.6	055
23:25:17	33-54-33.3	130-51-06.7	5.3	068.5	067
23:26:17	33-54-35.3	130-51-13.0	6.1	067.1	064
23:27:36	33-54-38.9	130-51-22.5	6.8	062.3	060
23:28:17	33-54-41.0	130-51-27.5	7.0	062.0	060
23:29:17	33-54-44.5	130-51-35.2	7.2	062.6	060
23:30:17	33-54-47.8	130-51-42.7	6.8	062.3	061
23:31:17	33-54-50.9	130-51-49.6	6.2	062.1	060
23:32:17	33-54-53.5	130-51-55.9	5.8	063.6	062
23:34:23	33-54-58.9	130-52-08.9	5.9	065.6	062
23:35:02	33-55-00.5	130-52-13.2	6.3	068.5	062
23:36:44	33-55-05.8	130-52-25.8	7.4	060.7	059
23:37:05	33-55-07.1	130-52-28.3	7.4	061.2	058
23:37:23	33-55-08.4	130-52-30.7	7.5	056.5	059
23:38:05	33-55-11.2	130-52-36.1	8.0	053.5	056
23:38:23	33-55-12.7	130-52-38.5	8.1	049.7	051
23:39:59	33-55-22.7	130-52-49.2	8.5	044.0	045
23:40:18	33-55-24.8	130-52-51.2	8.1	038.8	036
23:40:59	33-55-28.4	130-52-54.6	6.4	046.4	051
23:41:25	33-55-30.2	130-52-56.7	6.2	034.6	037
23:41:59	33-55-33.4	130-52-58.9	6.0	028.9	026

(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。

付表2 B船のAIS記録(抜粋)

時刻 (時:分:秒)	北緯 (° - ' - ")	東経 (° - ' - ")	対地速力 (kn)	対地針路 (°)	船首方位 (°)
23:21:52	33-57-49.0	130-50-15.3	8.7	139.2	137
23:23:23	33-57-38.7	130-50-26.1	9.1	136.9	137
23:24:02	33-57-34.2	130-50-30.8	9.2	139.6	137
23:25:22	33-57-24.7	130-50-40.4	9.2	136.0	137
23:26:22	33-57-17.6	130-50-47.8	9.5	138.3	137
23:27:14	33-57-11.6	130-50-54.3	9.6	137.6	137
23:28:22	33-57-03.2	130-51-03.5	9.8	138.7	137
23:29:13	33-56-57.0	130-51-10.3	10.3	137.9	138
23:30:02	33-56-50.6	130-51-17.3	11.0	138.2	137
23:31:02	33-56-42.4	130-51-26.1	11.0	137.7	137
23:32:02	33-56-34.0	130-51-35.2	11.1	138.2	137
23:33:02	33-56-25.6	130-51-44.2	11.1	138.0	137
23:34:02	33-56-17.2	130-51-53.1	11.1	139.4	137

23:35:03	33-56-08.8	130-52-02.3	11.2	137.0	136
23:36:03	33-56-00.7	130-52-11.6	11.3	136.5	136
23:36:32	33-55-56.6	130-52-16.2	11.2	136.2	137
23:37:03	33-55-52.5	130-52-20.7	11.1	136.9	137
23:37:32	33-55-48.5	130-52-25.3	10.8	137.0	137
23:38:12	33-55-43.3	130-52-31.1	10.7	136.8	137
23:38:32	33-55-40.6	130-52-34.2	10.7	137.2	137
23:39:03	33-55-36.6	130-52-38.7	10.7	136.5	136
23:39:32	33-55-32.8	130-52-43.1	10.5	136.1	137
23:40:03	33-55-29.1	130-52-47.4	9.8	131.3	119
23:40:32	33-55-27.7	130-52-52.4	7.8	072.6	063
23:41:03	33-55-31.0	130-52-55.6	9.2	021.5	022
23:41:33	33-55-35.5	130-52-57.1	9.5	001.3	348
23:42:04	33-55-40.0	130-52-55.6	9.1	326.9	304

(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。