

船舶事故等調査報告書

平成26年6月26日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

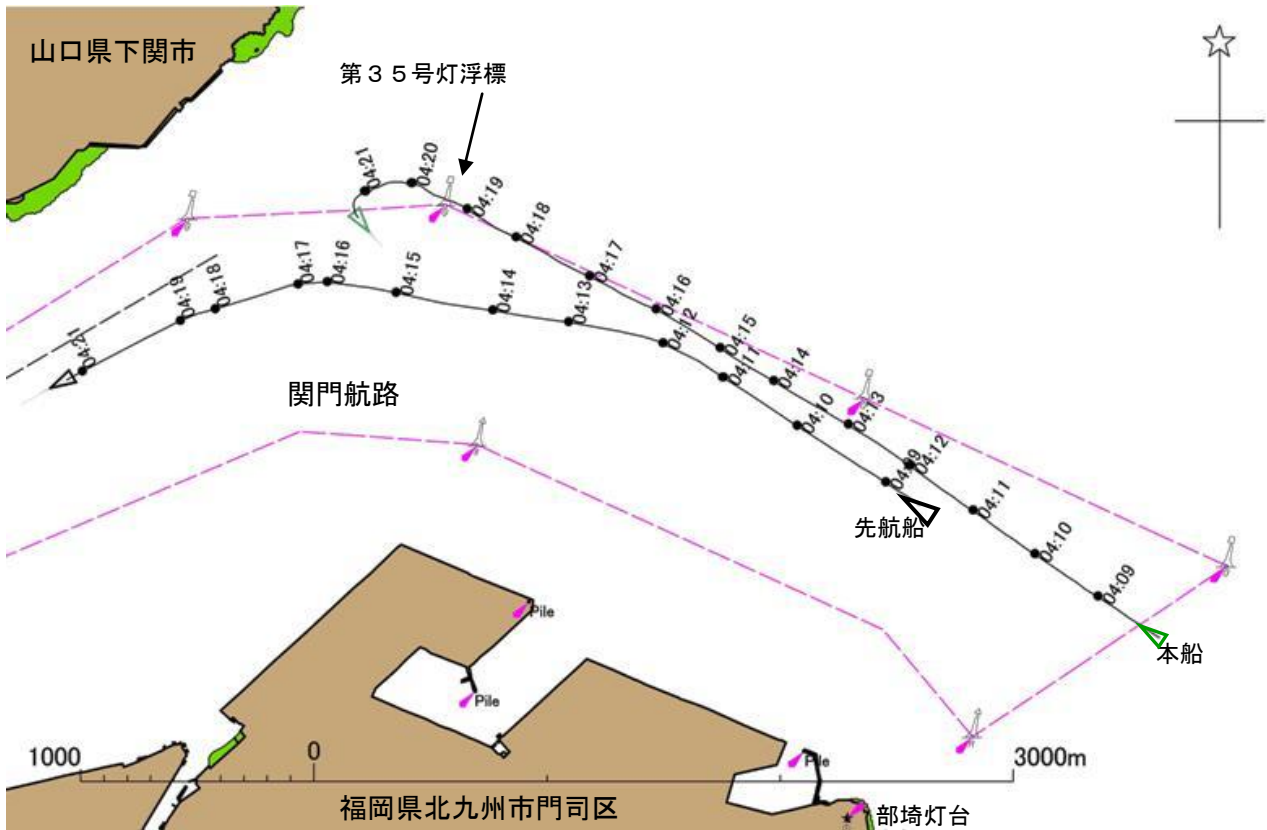
事故等番号	2014門第22号
事故等種類	衝突（灯浮標）
発生日時	平成26年2月28日 04時19分ごろ
発生場所	関門港の関門航路（関門航路第35号灯浮標） （概位 北緯33°59.0′ 東経131°00.3′）
事故等調査の経過	平成26年3月3日、本事故の調査を担当する主管調査官（門司事務所）を指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。
事実情報	
船種船名、総トン数	貨物船 すみひろ丸、298トン
船舶番号、船舶所有者等	141404、田広海運有限公司
乗組員等に関する情報	船長、五級海技士（航海） 一等航海士、三級海技士（航海）
死傷者等	なし
損傷	本船 右舷船尾外板に擦過傷、船橋右舷側壁にマーキング塗料が付着 灯浮標 マーキング装置が折損、防護枠が曲損、太陽電池パネル及び パネル取付架台が損壊、標体に擦過傷
事故等の経過	<p>本船は、船長及び一等航海士ほか2人が乗り組み、スチールコイル約945tを積載し、平成26年2月28日04時00分ごろ、福岡県北九州市部^{へきま}埼東方約2海里（M）において、一等航海士が昇橋し、二等航海士から当直を引き継ぎ、単独で航海当直に就いた。</p> <p>一等航海士は、当直交代して間もなく、関門海峡海上交通センター（以下「関門マーチス」という。）と国際VHF無線電話（以下「VHF」という。）で交信した際、先航船に続いて関門港の関門航路に入航するようとの情報提供を受けたので、船首を概ね先航船の船尾方に向け、自動操舵により、約303°の対地針路で航行し、04時08分過ぎに関門航路に入航した。</p> <p>一等航海士は、04時17分過ぎ、関門マーチスからVHFで呼出しを受けたので、すぐに応答しなければならないと思い、指定の周波数に切り替えるため、顔を下方に向けてVHFを操作して応答したところ、先航船が減速したので、船間距離を十分に離すよう、情報提供を受けた。</p> <p>一等航海士は、了解して交信を終え、顔を上げて前方を見たところ、船首方至近に関門航路第35号灯浮標（以下「第35号灯浮標」という。）が見え、04時19分ごろ本船の右舷船尾と同灯浮標が衝突した。</p> <p>船長は、衝突後、昇橋して操船指揮を執り、一等航海士は、舵を手</p>

	<p>動とし、左舵一杯を取り、関門マーチスに本事故発生の連絡を行い、本船は、荷役のために関門港若松区に着岸した。</p> <p>(付図1 A I S記録に基づく航行経路図(本船及び先航船)、付表1 本船のA I S記録(抜粋) 参照)</p>
気象・海象	<p>気象：天気 曇り、風向 西、風力 2</p> <p>海象：潮汐 上げ潮の初期、潮流 北東流約0.7ノット</p>
その他の事項	<p>本船の操舵室には、レーダー2台、GPSプロッター1台及び電子海図表示装置が設置され、操船を行う位置から、それぞれの機器の画面を確認できた。</p> <p>本船は、船舶自動識別装置(A I S)を設置する義務はなかったが、A I Sを設置し、運用していた。</p> <p>本船のV H Fは、操船コンソールに設置され、膝の高さほどの所に操作スイッチなどがあるので、前屈みになり、顔を下に向けて周波数を切り替えるなどの操作を行う必要があり、本事故時は夜間であったので、一等航海士は、昼間よりも操作に時間が掛かった。</p> <p>一等航海士は、本事故時、レーダーは2Mレンジで使用しており、本船と先航船との船間距離は約1,000mであった。</p> <p>一等航海士は、平成17年から本船に乗船し、関門海峡を何度も航行していた。</p> <p>船長は、ふだんの航海では関門航路に入航する前に昇橋していた。</p> <p>運航管理会社は、運航管理する船舶で発生した事故やインシデント情報を共有して安全運航の参考にするよう、運航管理する各船舶に対し、随時レポートを配布していた。</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>なし</p> <p>本船は、関門港の関門航路を北西進中、一等航海士が、関門マーチスからV H Fで呼出しを受けた際、V H Fの周波数切り替えの操作で顔を下方に向けて応答していたことから、第35号灯浮標を船首方至近に認めることとなり、右舷船尾外板が第35号灯浮標と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、関門港の関門航路を北西進中、一等航海士が、関門マーチスからV H Fで呼出しを受けた際、V H Fの周波数切り替えの操作で顔を下方に向けて応答していたため、第35号灯浮標を船首方至近に認めることとなり、右舷船尾外板が第35号灯浮標と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"> ・船長は、狭い水路を通航する場合、昇橋して操船の指揮を執るこ

と。

- ・ 単独で操船している場合、VHFで呼出しを受けても、自船が安全に航行できることを確認した後に応答すること。

付図1 AIS記録に基づく航行経路図（本船及び先航船）



付表1 本船のAIS記録（抜粋）

平成26年2月28日

時刻 (時:分:秒)	北緯 (° - ' - ")	東経 (° - ' - ")	船首方位 (°)	対地針路 (°)	対地速度 (kn)
04:08:03	33-57-58.8	131-02-14.6	304	301.9	10.2
04:10:04	33-58-10.3	131-01-53.7	304	303.9	10.4
04:12:04	33-58-22.4	131-01-33.0	304	305.7	10.6
04:14:13	33-58-34.2	131-01-10.1	297	301.3	10.5
04:16:03	33-58-44.0	131-00-50.4	293	298.7	10.3
04:17:03	33-58-48.5	131-00-39.4	292	296.9	10.0
04:18:13	33-58-53.9	131-00-27.0	287	296.3	9.7
04:19:05	33-58-58.0	131-00-18.5	280	302.4	9.2
04:19:16	33-58-58.8	131-00-16.7	275	294.5	8.9
04:19:29	33-58-59.4	131-00-14.6	279	289.2	8.8
04:19:37	33-58-59.8	131-00-13.4	285	297.0	9.0
04:19:44	33-59-00.4	131-00-12.3	283	305.0	9.0
04:19:50	33-59-00.9	131-00-11.4	272	302.4	8.8
04:19:57	33-59-01.3	131-00-10.4	262	287.8	7.9
04:20:33	33-59-01.4	131-00-05.5	239	253.9	6.2
04:21:03	33-59-00.2	131-00-02.0	228	249.7	6.0
04:21:59	33-58-56.7	131-00-00.7	142	140.0	5.3

(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。