

船舶事故調査報告書

平成26年12月18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
発生日時	平成25年12月5日 06時30分ごろ
発生場所	関門港 ^{むつれ} 六連島区 山口県下関市所在の六連島灯台から真方位094°2,100m付近 （概位 北緯33°58.6′ 東経130°53.4′）
事故調査の経過	平成25年12月11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 液体化学薬品ばら積船 ^{りょうか} 第十菱化丸、292トン 134356、三菱化学物流株式会社、永弘海運有限会社 51.999m×8.600m×3.700m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成6年5月 B 漁船 ^{だいえい} 大栄丸、3.6トン YG3-48489（漁船登録番号）、個人所有 10.60m（Lr）×2.14m×0.85m、FRP ディーゼル機関、114.0kW、昭和49年4月10日 第291-20251号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 40歳 四級海技士（航海） 免許年月日 平成10年5月22日 免状交付年月日 平成25年5月21日 免状有効期間満了日 平成30年5月21日 B 船長B 男性 65歳 一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成15年7月11日 免許証交付日 平成25年1月28日 （平成30年7月13日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	A 船首部外板に擦過傷 B 右舷中央部外板に破口を伴う凹損、同部ビルジキールが脱落、マストに曲損

事故の経過

A船は、船長Aほか4人が乗り組み、濃硝酸約292tを積載し、関門港六連島区において錨泊中、関門港若松第1区の企業岸壁に向かうため、平成25年12月5日06時20分ごろ主機を始動して抜錨準備を始めた。

船長Aは、単独で船橋当直に就き、乗組員3人を船首に配置して抜錨作業に当たらせていたところ、2海里レンジで使用していたレーダーの映像及び目視により、山口県下関市所在の彦島大橋方面からA船の西側海域に向けて北北西進するB船、及びB船の右舷やや船尾方に続航するもう1隻の小型船舶（以下「C船」という。）を認めた。

船長Aは、06時25分ごろ抜錨したので、法定灯火を表示し、主機を微速力前進にかけ、240°（真方位、以下同じ。）の針路に向けようとして右回頭しながらB船及びC船の動静の監視を行った。

船長Aは、定針した頃、VHF無線電話で関門海峡海上交通センターに、A船が関門航路に入り関門港若松第1区に向かう旨の動静連絡を行ったところ、関門航路西口沖から南進して関門航路に入る1隻、及び関門航路内を北東進して六連島東側の錨地に向けて航行する1隻の存在を知らされるとともに、関門航路内で南進船の進路を妨げないようにとの連絡を受けた。

船長Aは、南進船の速力が約13ノット（kn）（対地速力、以下同じ。）であることを確認した頃、左舷方から接近していたC船が、A船の船尾方を通過するように右転したので、B船もC船と同様に右転してA船の船尾方を通過するものと思った。

船長Aは、B船から視線を外して後ろを向き、通信を終えたVHF無線電話の受話器を操舵室後壁の架台に戻して船首方に視線を向け、南進船の船尾方を通過するつもりで260°の針路へと右転を始めたところ、左舷船首方250m付近にB船を認め、汽笛を連続吹鳴するとともに主機を中立とし、その後、全速力後進としたが、06時30分ごろA船の船首とB船の右舷とが衝突した。

B船は、船長Bが1人で乗り組み、前部魚倉に氷約30～40kgを積み、06時ごろ関門港下関区の下関漁港を出港し、手動操舵により、約5～6knの速力で法定灯火を表示して漁場に向け航行中、彦島大橋を通過した頃、船長Bが、右舷船首方に見えるA船を含む5、6隻の船舶が関門港六連島区に錨泊していることを認めた。

船長Bは、過去、本事故発生海域を北北西進中、針路設定の目標とする関門航路第3号灯浮標を見失い、同灯浮標の東方にある人工島周辺海域に迷い込んだ経験があったので、左舷船首方に見える同灯浮標に注意を向けて北北西進していたところ、右舷船首方10m付近に接近したA船を認め、直後に主機を中立としたがA船と衝突した。

船長A及び船長Bは、互いに負傷者が生じていないこと及び自力航行が可能であることを確認し、船長Aが、海上保安庁に事故の発生を

	<p>通報した後、両船共に事故発生場所で待機して事後の措置に当たった。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 西、風力 3、視界 良好 海象：波高 約0.5m、潮汐 上げ潮の初期 日出時刻：07時06分</p>
<p>その他の事項</p>	<p>A船が装備していた汽笛は、電子ホーンであった。 B船は、レーダーがなかった。 船長Bは、操舵室の窓を開けていたが、A船が吹鳴した汽笛には気付かなかった。 船長Bは、操業時における出港時刻が通年ほぼ同じ時間帯であり、本事故以前、日出前に本事故発生海域の錨地から動き出す船舶を見たことがなかったので、A船も錨泊状態が継続しているものと思い、初認時以降、A船に注意を払っていなかった。 船長Bは、救命胴衣を着用していた。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析</p>	<p>A あり、B あり A なし、B なし A なし、B なし</p> <p>A船は、関門港六連島区において、抜錨作業を終え、関門航路に向けて西南西進中、船長Aが、B船はA船の船尾方を通過するように右転するものと思い込み、関門航路西口沖から南進して関門航路に入航する船舶との関係に注意を向けていたことから、B船が進路を変えずに接近していることに直前まで気付かず、B船と衝突したものと考えられる。 B船は、関門港六連島区に向けて北北西進中、船長Bが、関門港六連島区にA船を含む5、6隻の船舶が錨泊していることを認め、錨泊中のA船が航行を開始することはないものと思い込み、関門航路第3号灯浮標に注意を向けていたことから、A船が航行を開始して接近していることに直前まで気付かず、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、関門港六連島区において、A船が西南西進中、B船が北北西進中、船長Aが、B船はA船の船尾方を通過するように右転するものと思い込み、関門航路西口沖から南進して関門航路に入航する船舶との関係に注意を向け、また、船長Bが、錨泊中のA船が航行を開始することはないものと思い込み、関門航路第3号灯浮標に注意を向けていたため、船長A及び船長Bが共に互いの船舶が接近していることに直前まで気付かず、A船とB船と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>本事故後、A船では、船橋当直者が前を向いた状態でVHF無線電話装置の操作が行えるように、同装置を操舵室後壁から航海コンソールスタンドに移設した。</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。

- ・ 錨泊から航行へと移行する際、接近する態勢の動力船を認めた場合は、安全な状況が確保された後に航行を開始すること。
- ・ 多数の船舶が錨泊している海域を航行する際は、錨泊船が航行を開始する可能性があることを念頭において見張りを行うこと。
- ・ 船舶が輻輳する海域においては、常に衝突の危険性を想定して周囲の状況を確認しながら航行すること。