

## 船舶事故調査報告書

平成27年9月10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

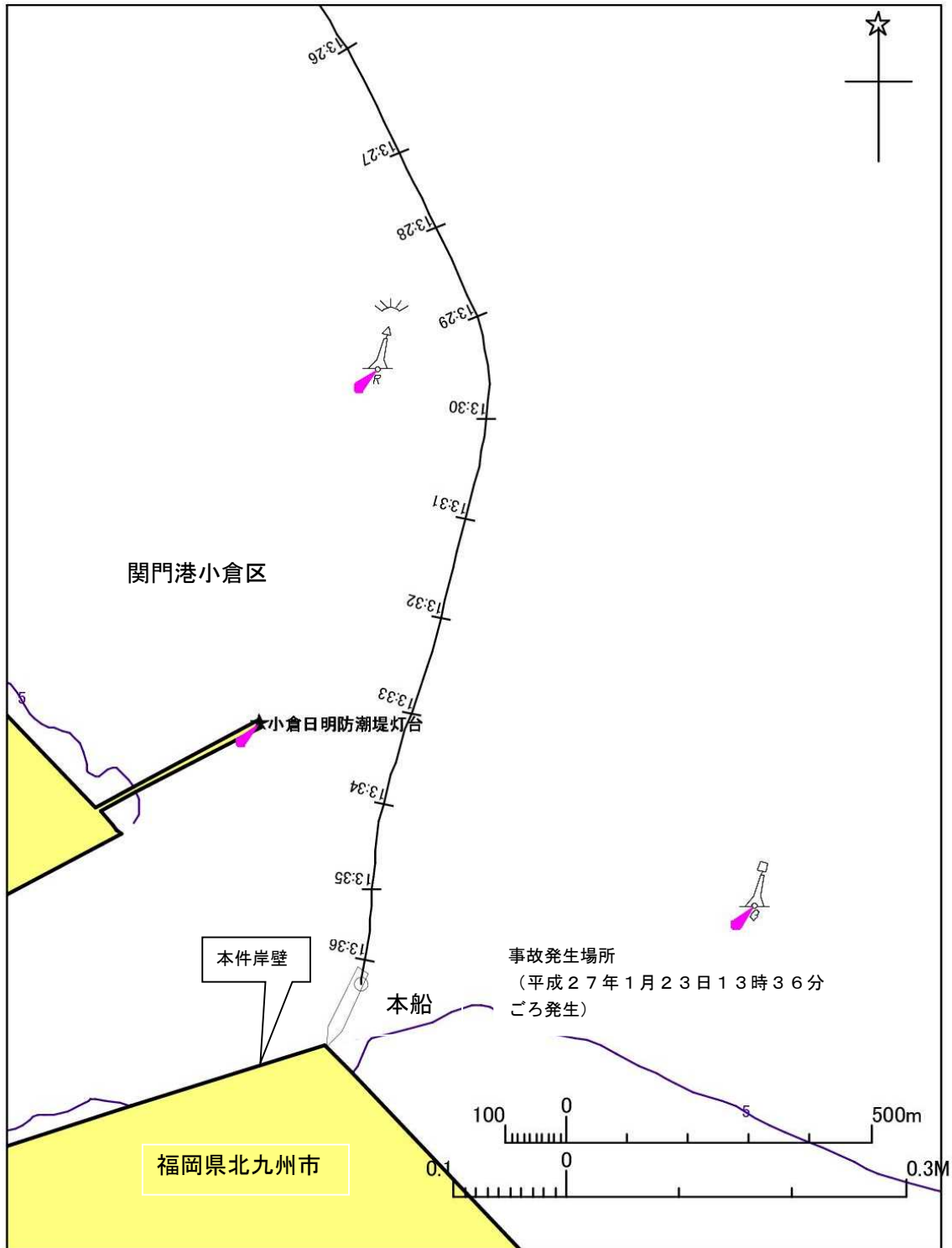
委員 根 本 美 奈

事故種類	衝突（岸壁）
発生日時	平成27年1月23日 13時36分ごろ
発生場所	関門港小倉区西1号岸壁 小倉日明 <sup>ひあがり</sup> 防潮堤灯台から真方位168°540m付近 （概位 北緯33°54.12′ 東経130°53.27′）
事故調査の経過	平成27年2月23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	鉱石運搬船 ジオパーク ビーナス GEOPARK VENUS（パナマ共和国籍）、11,877トン 9672789（IMO番号）、MARINA BLANCO S.A. 139.91m×25.00m×11.50m、鋼 ディーゼル機関、5,180kW、2013年3月27日
乗組員等に関する情報	船長（インドネシア共和国籍） 男性 56歳 締約国資格受有者承認証 船長（パナマ共和国発給） 交付年月日 2013年3月14日 （2016年12月31日まで有効） 水先人 男性 67歳 関門水先区一級水先人水先免状 免許年月日 平成21年3月16日 免状交付年月日 平成26年2月4日 有効期間満了日 平成29年3月15日
死傷者等	なし
損傷	本船 バルバスバウに凹損及び亀裂 岸壁 北東角に破損
事故の経過	本船は、船長ほか18人が乗り組み、石炭約18,200tを積載し、船首約8.36m、船尾約8.54mの喫水で、平成27年1月23日12時30分ごろ山口県下関市六連島北方沖で水先人が乗船し、関門航路に向けて航行した。 水先人は、操舵室において船長が操船指揮、航海士が機関操縦及び甲板手が手動操舵の配置で水先業務中、タグボート（約2,500kW）を右舷船首及び別のタグボート（約2,600kW）を右舷船尾に

	<p>取り、13時31分ごろ関門航路から関門港小倉区の西1号岸壁（以下「本件岸壁」という。）に向けて右転し、機関を極微速力前進とし、約5ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で南進した。</p> <p>水先人は、本件岸壁手前で右転して本件岸壁に左舷着けとすように右舵を取ったが、右転しなかったため機関を微速力前進とした。</p> <p>水先人は、微速力前進としても右転せず船首が岸壁角に向いていたので、機関を止め、すぐに後進にかけ、舵を右舵一杯とし、タグボートに本船を後方に引くように指示した。</p> <p>本船は、13時36分ごろ、約3knの速力でバルバスバウが本件岸壁の北東端に衝突した。</p> <p>本船は、衝突後、水先人により、本件岸壁に着岸した。</p> <p>（付図1 航行経路図、付表1 本船のAIS記録（抜粋） 参照）</p>
気象・海象	<p>気象：天気 曇り、風向 北、風速 約7～8m/s、視界 良好</p> <p>海象：北西流約2kn（早鞆瀬戸の潮流 西流約5kn）</p>
その他の事項	<p>水先人は、追越し船が接近していたので、予定変針場所の手前で関門航路から本件岸壁に向けたところ、本船の進路は岸壁に対して角度が大きくなり、また、西流の影響による圧流を考慮し、ふだんより速い速力を維持していた。</p> <p>水先人は、水先の経験は約1,700隻であり、平成25年10月に本船が関門海峡を通過する際に水先を行っていた。</p>
<b>分析</b> 乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析	<p>あり</p> <p>なし</p> <p>あり</p> <p>本船は、関門港小倉区において、関門航路から本件岸壁に向かう際、約2knの北西方に流れる潮流があり、本件岸壁近くまで行きあしを減ずることができない状況下、水先人が、予定変針場所の手前で本件岸壁に向けたことから、本件岸壁への進入角度が大きくなり、本件岸壁の前面において旋回する際の進出距離の確保ができず、バルバスバウが本件岸壁の北東端に衝突したものと考えられる。</p> <p>水先人は、関門航路を航行中、追越し船が接近していたことから、変針予定場所の手前で本件岸壁に向けたものと考えられる。</p> <p>本船は、本件岸壁近くまで行きあしを減ずることができなかったことから、タグボートの支援等も困難であった可能性があると考えられる。</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、関門港小倉区において、本船が、関門航路から本件岸壁へ向かう際、約2knの北西方に流れる潮流があり、本件岸壁近くまで行きあしを減ずることができない状況下、水先人が、予定変針場所の手前で本件岸壁に向けたため、本件岸壁への進入角度が大きくなり、本件岸壁の前面において旋回する際の進出距離の確保ができず、</p>

	本件岸壁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>	<p>関門水先区水先人会は、本事故後、事故防止対策として、針路法を英文で作成し、船長と針路、着岸速度等の打合せを徹底するよう各水先人に周知する措置を講じた。</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"><li>・ 着岸予定の岸壁に接近する場合、進入角度が過大にならないようにすること。</li></ul>

付図1 航行経路図



付表 1 本船のAIS記録(抜粋)

時刻	北緯 (° -' -")	東経 (° -' -")	船首方位 (°)	対地針路 (°)	対地速力 (kn)
13:26:01	33-55-00.1	130-53-17.2	148	147.9	5.3
13:27:11	33-54-54.6	130-53-20.6	150	156.0	5.3
13:28:01	33-54-50.7	130-53-22.9	151	153.1	5.3
13:29:01	33-54-46.0	130-53-25.6	164	161.6	5.3
13:30:01	33-54-40.7	130-53-26.2	178	184.7	5.4
13:31:01	33-54-35.3	130-53-24.8	181	194.9	5.5
13:32:01	33-54-30.0	130-53-23.2	183	194.1	5.3
13:33:01	33-54-25.0	130-53-21.4	185	198.4	5.1
13:34:01	33-54-20.2	130-53-19.6	182	195.0	4.9
13:35:00	33-54-15.7	130-53-18.9	184	184.1	4.4
13:36:00	33-54-12.0	130-53-18.4	197	189.9	3.1
13:36:11	33-54-11.4	130-53-18.3	199	190.2	2.9

(注) 船位は、船橋上方に設置されたGPSアンテナの位置である。