

船舶事故調査報告書

平成27年11月12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26年9月10日 10時20分ごろ
発生場所	関門港 ^{ひびき} 響新港区 響新港西1号防波堤東灯台から真方位283° 1.0海里（M）付近 （概位 北緯33° 57.57′ 東経130° 44.98′）
事故調査の経過	平成26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 貨物船兼石材砂利運搬船 ^{しやうき} 祥輝丸、483トン 134469、よつみ海運有限会社 58.97m（Lr）×13.00m×5.90m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成6年3月29日 B プレジャーボート ^{あわじ} 淡路丸、5トン未満 290-12570福岡、個人所有 10.74m（Lr）×2.45m×0.77m、FRP ディーゼル機関、250.07kW、昭和53年7月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 47歳 三級海技士（航海） 免許年月日 平成26年3月14日 免状交付年月日 平成26年3月14日 免状有効期間満了日 平成31年3月13日 航海士A 男性 55歳 五級海技士（航海） 免許年月日 平成13年6月28日 免状交付年月日 平成23年6月24日 免状有効期間満了日 平成28年6月27日 B 船長B 男性 67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16年12月2日 免許証交付日 平成26年7月18日 （平成31年12月2日まで有効）

死傷者等	A なし B 軽傷 1人（船長B）
損傷	A 左舷船首部外板に塗装剝離 B 船尾外板に亀裂及び脱落、スパンカーマスト、マリントイレ及びオーニングの倒壊
事故の経過	<p>A船は、船長A及び航海士Aほか4人が乗り組み、スラグ約1,205tを積み、関門港響新港区を長崎県平戸市に向け、航海士Aが単独で船橋当直につき、自動操舵により針路を真方位約270°に設定し、約10ノットの対地速力で航行した。</p> <p>航海士Aは、目視及びレーダーを2Mレンジの設定で使用して見張りを行っていたが、前路に航行の支障となる船舶を見掛けず、他船がないと思って、約5分間GPSプロッターの設定作業を行った後、船首方を見たところ、至近にB船を視認したので、手動操舵に切り換えて右舵20°とした。</p> <p>A船は、平成26年9月10日10時20分ごろ、右転中の左舷船首部とB船の船尾部とが衝突した。</p> <p>A船は、航海士Aが、昇橋してきた船長Aに本事故の発生を報告した後、船長Aが操船を交替し、反転してB船に寄せ、B船の状況を確認した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、友人（以下「同乗者B」という。）1人を乗せ、関門港響新港区で南南西方に船首を向けて機関をアイドリング状態にし、漂泊して釣りを開始した。</p> <p>船長Bは、船尾甲板で釣りをしながら周囲の見張りを行っていたところ、響航路第3号及び同航路第4号灯浮標付近に西航するA船を視認したものの、B船の周辺海域には浅所が多数存在しており、また、一般の貨物船が同海域の北方を航行していたので、A船も一般の貨物船と同様に航行し、接近することはないと思った。</p> <p>船長Bは、船首甲板で釣り中の同乗者Bと船首方周囲の様子を見て船尾甲板に戻ったところ、左舷後方約15mに接近するA船を視認したので、操舵室に移動して機関を操作しようと思ったが、衝突した際の衝撃で負傷する可能性があると考え、船尾甲板で衝撃に備えた直後にB船とA船とが衝突した。</p> <p>船長Bは、本事故後、海上保安庁へ通報した。</p> <p>A船は、海上保安庁の調査を受けた後、平戸市へ向けて航行を再開し、B船は自走して係留地へ戻った。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図 参照）</p>
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南西、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏
その他の事項	航海士Aは、A船船首の荷役用クレーンなどにより、船橋から船首方の見張りに支障があることを知っていた。（写真1参照）



写真1 A船船橋からの視界状況

船長Bは、倒壊してきたオーニングにより負傷し、9月17日に受診して、頸部捻挫及び右膝関節打撲傷と診断された。

分析

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

A あり、B あり

A なし、B なし

A なし、B なし

A船は、関門港響新港区を西進中、航海士Aが、前路に航行の支障となる船舶を見掛けず、他船がないと思ってGPSプロッターの設定作業を行い、船首方の見張りを行っていなかったことから、前路で漂流中のB船に気付かずに航行し、B船と衝突したものと考えられる。

航海士Aは、A船船首の荷役用クレーンなどにより、船橋から船首方の見張りに支障があったことから、B船を視認できなかった可能性があると考えられる。

B船は、関門港響新港区で漂流中、船長Bが、左舷後方に西航するA船を視認したものの、B船の周辺海域には浅所が多数存在しており、また、一般の貨物船が同海域の北方を航行していたので、A船も一般の貨物船と同様に航行し、接近することはないと思い、A船に対する見張りを適切に行っていなかったことから、A船の接近に気付かずに漂流を続け、A船と衝突したものと考えられる。

原因

本事故は、関門港響新港区において、A船が西進中、B船が漂流中、航海士Aが、前路に航行の支障となる船舶を見掛けず、他船がないと思ってGPSプロッターの設定作業を行い、船首方の見張りを行わず、また、船長Bが、A船が接近することはないと思い、A船に対する見張りを適切に行っていなかったため、両船が衝突したことにより発生したものと考えられる。

参考	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">・ 常時、周囲の見張りを適切に行うこと。・ 船橋当直者は、見張りの妨げとなる作業を行わないこと。
-----------	--

付図1 事故発生経過概略図

