

船舶事故調査報告書

平成27年2月26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

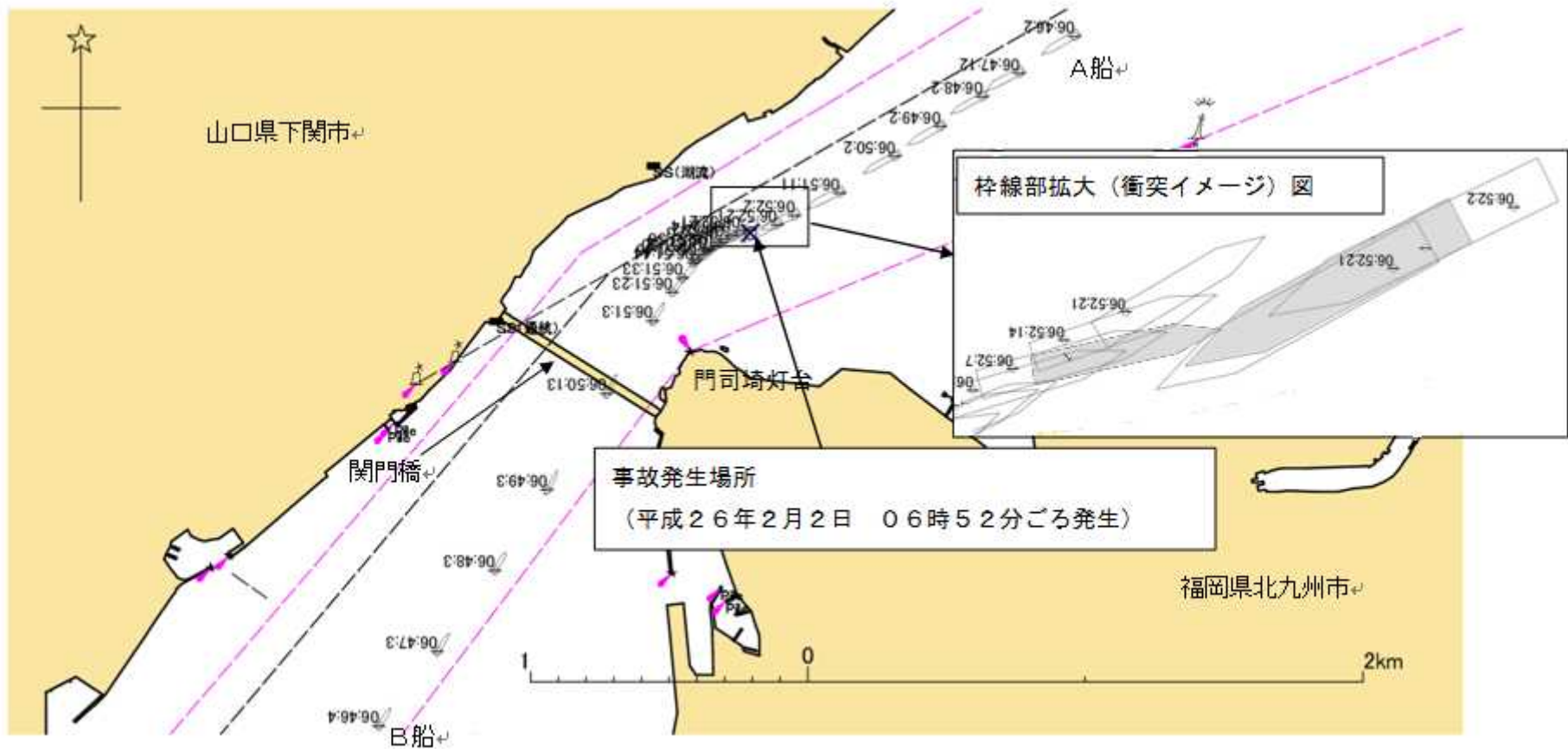
事故種類	衝突
発生日時	平成26年2月2日 06時52分ごろ
発生場所	関門港関門航路早鞆瀬戸 福岡県北九州市所在の門司埼灯台から真方位026°460m付近 （概位 北緯33°58.0′ 東経130°57.9′）
事故調査の経過	平成26年2月3日、本事故の調査を担当する主管調査官（門司事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等 L×B×D、船質 機関、出力、進水等	A 貨物船 ^{サンロード ヤツカ} SUNROAD YATSUKA（パナマ共和国籍）、14,941トン 9317274（IMO番号）、POLAR STAR LINE S.A. 158.00m×25.00m×13.50m、鋼 ディーゼル機関、5,200kW、2004年 B 貨物船 ^{ジャイアント オセアン} GIANT OCEAN（中華人民共和国香港特別行政区籍）、 3,935トン 9596923（IMO番号）、GIANT INTERNATIONAL MARITIME TRANSPORTATION CO., LIMITED 99.80m×16.60m×8.00m、鋼 ディーゼル機関、2,060kW、2009年
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 67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10月21日 （2018年10月1日まで有効） 水先人A 男性 70歳 関門水先区1級水先人水先免状 免許年月日 平成11年1月7日 免状交付年月日 平成23年12月15日 有効期間満了日 平成27年1月6日 B 船長B（中華人民共和国籍） 男性 37歳 船長免状（中華人民共和国発給） 交付年月日 2013年11月21日 （2017年10月8日まで有効）
死傷者等	なし

<p>損傷</p>	<p>A 右舷船首外板に破口、凹損及び擦過傷 B 右舷船首ブルワークに曲損、右舷船首外板に凹損及び擦過傷、右舷錨用突出型ベルマウスに圧壊</p>
<p>事故の経過</p>	<p>A 船は、船長 A（日本国籍）、一等航海士 A（フィリピン共和国籍）及び操舵手 A（フィリピン共和国籍）ほか 16 人（フィリピン共和国籍）が乗り組み、平成 26 年 2 月 2 日 06 時 06 分ごろ、福岡県北九州市部埼沖で水先人 A を乗せ、関門港関門航路東口に向けて航行し始めた。</p> <p>船長 A は、操船指揮を執り、一等航海士 A を見張りに就け、操舵手 A を操舵に当たらせ、水先人 A がきょう導に当たっていた。</p> <p>船長 A は、部埼から関門航路までの視程が約 200～300m となっていたが、関門海峡西側の視界は良好であるとの情報を得ており、水先人 A がきょう導を始めたので、関門海峡の西口に向けて航行することとした。</p> <p>水先人 A は、06 時 40 分ごろ関門航路第 33 号灯浮標（以下「関門航路」を冠する灯浮標については、これを省略する。）を通過し、約 6.5 ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で関門航路の早鞆瀬戸に向けて南西進していたところ、06 時 50 分ごろ、関門海峡海上交通センターの運用管制官（以下「運用管制官」という。）から反航する B 船が関門橋下を通過中との情報提供を受け、了解した。</p> <p>船長 A 及び水先人 A は、陸岸の灯火及び関門橋の灯火を確認できなかったことから、早鞆瀬戸での視程が約 200m と判断していた。</p> <p>水先人 A は、06 時 51 分ごろ、運用管制官から B 船が接近しているとの警告を受けたので、右舵 10° を取り、舵中央としたとき、右舷船首方に B 船の灯火を認めた直後、06 時 52 分ごろ、門司埼灯台から真方位 026° 460m 付近において、A 船の右舷船首と B 船の右舷船首とが衝突した。</p> <p>B 船は、船長 B（中華人民共和国籍）、一等航海士 B（ベトナム社会主義共和国籍）及び操舵手 B（中華人民共和国籍）ほか 14 人（中華人民共和国籍）が乗り組み、船長 B が、操船指揮を執り、一等航海士 B を見張りに、操舵手 B を操舵にそれぞれ就け、06 時 10 分ごろ、台場鼻潮流信号所において、早鞆瀬戸の潮流が東流 5kn であり、今後、流速が遅くなることを確認し、関門航路に沿って東航した。</p> <p>船長 B は、関門航路の右側を航行し、第 30 号灯浮標を通過した 06 時 42 分ごろ、関門橋付近の灯火が見えなかったため、それまで良好だった視界が悪化していることを感じたが、約 11.5kn の速力で北東進を続け、関門橋の下を通過していた 06 時 50 分ごろ運用管制官から前方に A 船が接近しているとの情報提供を受けた。</p> <p>船長 B は、情報提供を受けた後、右舵 20° を令し、06 時 51 分ごろ運用管制官から A 船に接近しているとの警告を受けたが、06 時</p>

	<p>5 2 分ごろ B 船と A 船が衝突した。</p> <p>運用管制官は、レーダー画面の A 船及び B 船の画像が異常に接近したので、A 船を呼び出して衝突の事実を確認した。</p> <p>A 船は関門港門司区に、B 船は関門港田野浦区にそれぞれ投錨して待機した。</p> <p>(付図 1 航行経路図、付表 1 A 船の A I S 記録 (抜粋)、付表 2 B 船の A I S 記録 (抜粋) 参照)</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 霧、風向 東南東、風力 1、視程 約 200m</p> <p>海象：潮汐 上げ潮の中央期、潮流 東流約 5kn、流速は今後遅くなる (早鞆瀬戸)。</p> <p>下関市に濃霧注意報発表中</p> <p>日出時刻：07時11分ごろ (関門港)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>A 船及び B 船は、機関及び舵に異常は認められなかった。</p> <p>船長 A 及び水先人 A は、視界制限状態の中を航行しているとき、法定灯火を点灯していたが、霧中信号をしていなかった。</p> <p>船長 B は、視界制限状態の中を航行しているとき、法定灯火を点灯していたが、減速も、霧中信号もしていなかった。</p> <p>船長 A 及び水先人 A は、運用管制官からの情報提供及び警告を受けたとき、A I S 情報が組み込まれたレーダーに B 船の映像及び情報が表示されていたが、レーダーによる見張りを十分に行わず、B 船の映像等を確認していなかった。</p> <p>船長 B は、運用管制官からの情報提供及び警告を受けたとき、レーダーで A 船の映像及び情報を確認していたが、門司崎に接近し過ぎることを懸念していた。</p> <p>船長 A、水先人 A 及び船長 B は、衝突時、早鞆瀬戸付近で視程約 200m と思っており、本事故後に関門海峡の広域で視界が悪化して関門航路全体が視程 500m 以下となり、関門海峡海上交通センターが、関門海峡を航行しようとする全ての船舶に対し、航路外待機指示を発令した。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象等の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>A なし、B あり</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A あり、B あり</p> <p>A 船は、濃霧注意報が発表されて視程約 200m の状況下、関門航路の早鞆瀬戸を関門橋に向けて南西進中、運用管制官から B 船が接近しているとの警告を受けたので、右舵 10° を取った後、舵中央としたとき、右舷船首方に B 船の灯火を認め、B 船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B 船は、関門航路の早鞆瀬戸を北東進中、門司崎に接近し過ぎることを懸念しながら、関門橋の下を通過していたとき、船長 B が、運用</p>

	<p>管制官から前方にA船が接近しているとの情報提供を受け、右舵20°を取ったが、航路の左側を航行したことから、A船と衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、濃霧注意報が発表されて視程が約200mの状況下、関門航路の早鞆瀬戸において、A船が関門橋に向けて南西進中、B船が関門橋の下を北東進中、船長Bが、運用管制官から前方にA船が接近しているとの情報提供を受け、右舵20°を取ったが、航路の左側を航行したため、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>
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"> ・ 船長及び水先人は、視界制限状態の中を航行する場合、法定灯火を表示するとともに、視界の状況に応じた減速を行い、霧中信号を吹鳴し、安全な航行に努めること。 ・ 船長及び水先人は、ふだんからレーダー及びAIS等の機器の取扱いの習熟に努め、視界制限状態となった際、レーダーの各種調整を行い、レーダーによる周囲の見張りを適切に行うこと。 ・ 船長及び水先人は、視界制限状態において、船舶交通がふくそうする航路等に接近する場合、状況に応じて航路への入航を断念し、航路外で待機することも考慮すること。

付図1 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 (° ′ ″)	船首方位(°)	対地針路(°)	対地速力(kn)
06:40:01	33-58-45.7	130-59-25.6	240	240	7.5
06:40:52	33-58-42.1	130-59-18.7	240	237	7.8
06:41:52	33-58-38.1	130-59-10.6	240	240	7.9
06:42:12	33-58-36.8	130-59-07.8	238	230	7.9
06:42:42	33-58-34.3	130-59-04.1	240	240	7.8
06:43:01	33-58-32.7	130-59-01.7	241	231	7.6
06:43:52	33-58-28.9	130-58-55.7	241	232	7.3
06:44:12	33-58-27.5	130-58-53.3	240	235	7.1
06:44:32	33-58-26.3	130-58-51.2	241	234	7.1
06:45:02	33-58-24.2	130-58-47.6	241	235	7.0
06:45:22	33-58-23.1	130-58-45.2	240	239	6.8
06:46:02	33-58-20.7	130-58-40.7	239	237	6.5
06:46:22	33-58-19.5	130-58-38.6	241	235	6.5
06:46:52	33-58-17.7	130-58-35.2	240	238	6.6
06:47:42	33-58-14.8	130-58-30.0	241	237	6.2
06:48:02	33-58-13.6	130-58-27.8	240	235	6.0
06:48:22	33-58-12.4	130-58-25.8	241	235	6.0
06:48:42	33-58-11.2	130-58-23.8	240	235	6.1
06:49:02	33-58-10.1	130-58-21.8	240	234	6.2
06:49:32	33-58-08.3	130-58-18.7	240	235	6.2
06:49:51	33-58-07.3	130-58-16.9	241	236	6.3
06:50:02	33-58-06.6	130-58-15.5	240	238	6.3
06:50:11	33-58-06.2	130-58-14.7	240	238	6.3
05:50:22	33-58-05.3	130-58-13.1	239	238	6.4
06:50:51	33-58-03.6	130-58-10.1	239	235	6.8
06:51:11	33-58-02.3	130-58-07.8	242	236	7.0
06:51:51	33-58-00.1	130-58-02.7	243	242	7.1
06:52:02	33-57-59.6	130-58-01.4	244	244	7.1
06:52:21	33-57-58.6	130-57-59.0	241	243	6.3

(注) 船位は、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 (° -' -")	船首方位(°)	対地針路(°)	対地速力(kn)
06:42:03	33-56-29.4	130-56-28.7	041	032.5	10.9
06:43:03	33-56-36.8	130-56-37.3	058	052.3	10.0
06:44:03	33-56-43.5	130-56-46.5	041	042.7	10.3
06:45:03	33-56-51.7	130-56-54.5	039	038.6	10.8
06:45:33	33-56-55.9	130-56-58.8	038	041.1	11.0
06:46:04	33-56-59.9	130-57-03.1	035	039.4	11.1
06:46:33	33-57-04.3	130-57-07.4	034	039.1	11.2
06:47:03	33-57-08.6	130-57-11.5	031	037.7	11.2
06:47:33	33-57-13.4	130-57-15.5	030	034.7	11.3
06:48:03	33-57-18.1	130-57-19.4	029	035.8	11.4
06:48:33	33-57-22.8	130-57-23.2	027	032.3	11.4
06:49:03	33-57-27.6	130-57-26.8	027	032.4	11.4
06:49:33	33-57-32.4	130-57-30.4	027	031.6	11.5
06:49:54	33-57-35.8	130-57-32.9	027	030.9	11.5
06:50:23	33-57-40.3	130-57-36.5	028	030.4	11.7
06:50:44	33-57-44.0	130-57-39.0	029	031.7	11.9
06:50:54	33-57-45.9	130-57-40.5	029	033.4	12.0
06:51:03	33-57-47.4	130-57-41.6	030	034.2	12.0
06:51:23	33-57-50.7	130-57-44.3	036	033.7	12.2
06:51:33	33-57-52.4	130-57-45.7	043	035.7	12.2
06:51:44	33-57-54.2	130-57-47.4	054	041.8	12.0
06:51:46	33-57-54.5	130-57-47.7	058	043.2	12.0
06:51:50	33-57-55.1	130-57-48.4	063	046.4	11.9
06:51:54	33-57-55.6	130-57-49.1	066	050.7	11.6
06:51:56	33-57-55.9	130-57-49.4	068	052.5	11.5
06:52:03	33-57-56.6	130-57-50.7	073	058.8	11.2
06:52:07	33-57-57.0	130-57-51.5	074	062.0	10.8
06:52:14	33-57-57.4	130-57-52.6	071	073.0	8.0
06:52:21	33-57-57.9	130-57-53.8	059	076.4	8.4

(注) 船位は、GPSアンテナの位置である。