

船舶事故調査報告書

平成27年6月25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30日 00時05分ごろ
発生場所	福岡県北九州市馬島西方沖 馬島港西防波堤灯台から真方位292° 1,750m付近 （概位 北緯33° 58.20′ 東経130° 50.18′）
事故調査の経過	平成26年9月30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 ^{ラルアン} LALUAN（パナマ共和国籍）、7,689トン 9654476（IMO番号）、GROWING MARITIME S.A. 110.80m (Lr) × 19.60m × 11.30m、鋼 ディーゼル機関、3,300kW、2012年10月26日（建造年月日） B 貨物船 ^{ドンジン コウベ} DONGJIN KOBÉ（大韓民国籍）2,921トン 9153848（IMO番号）、DONGJIN SHIPPING CO., LTD 83.75m × 14.50m × 9.20m、鋼 ディーゼル機関、1,939kW、1996年8月2日（建造年月日）
乗組員等に関する情報	A 船長A（ミャンマー連邦共和国籍） 男性 49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 2011年4月27日 （2015年6月20日まで有効） B 航海士B（大韓民国籍） 男性 49歳 三級航海士（大韓民国発給） 交付年月日 2012年10月16日 （2016年12月31日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	A 左舷船尾外板に破口を伴う凹損 B 左舷船首外板に亀裂を伴う凹損、船首マストに傾斜
事故の経過	A船は、船長Aほか16人（全員ミャンマー連邦共和国籍）が乗り組み、大韓民国 ^{クアンヤン} 光陽港を出港し、大分県津久見市津久見港に向け、約10.5ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で、馬島西方

沖を南進していた。

船長Aは、関門海峡通航に備えて昇橋して操船指揮を執り、平成26年9月29日23時40分ごろから当直交替した航海士を見張りに、甲板手を操舵につけた。

船長Aは、30日00時00分ごろ、馬島西方の片島から藍島南端に引かれたAS位置通報ライン（以下「ASライン」という。）を通過し、関門海峡海上交通センター（以下「関門マーチス」という。）に位置通報を行った際、関門マーチスからA船の左舷前方からASラインに向かうB船が反航している旨の情報を受けた。

船長Aは、00時02分ごろ関門マーチスにB船と左舷対左舷で航過する旨を回答し、B船の動静を見ていたところ、右転する様子を見せないで接近するので、注意を喚起するつもりで、B船に向かって昼間信号灯で点滅照射したが、同じ針路で接近を続けるので、右舵を指示した頃に、B船に僅かな右転を認めた。

A船は、00時05分ごろ、馬島港西防波堤灯台から真方位292°1,750m付近で、A船の左舷船尾とB船の左舷船首とが衝突した。

A船は、衝突後、関門マーチスの指示により、六連泊地に投錨した。

B船は、船長B（大韓民国籍）及び航海士Bほか13人（大韓民国籍3人及びミャンマー連邦共和国籍10人）が乗り組み、29日22時50分ごろ関門港太刀浦岸壁を出港し、大韓民国釜山港^{プサン}に向け、約12.5knの速力で、関門航路を西航していた。

船長Bは、太刀浦岸壁を離れた後、関門マーチスにB船が関門航路を西航してASラインを通過する旨通報した。

航海士Bは、23時45分ごろ、操舵手Bと共に航海当直に入り、操舵手Bを操舵につけた。

船長Bは、周囲を確認した後、航海士Bに操船の指揮を任せて降橋した。

航海士Bは、23時50分ごろAISデータが表示されるレーダーで、反航してくるA船の船名を確認した。

航海士Bは、馬島西方沖に至った頃、A船の両舷灯が見えたような気がしていたところに、30日00時03分ごろ関門マーチスからA船と左舷対左舷の通過を言われたので、混乱してしまい、A船から昼間信号灯を点滅照射されたものの北西進を続け、直前に右舵一杯を取った。

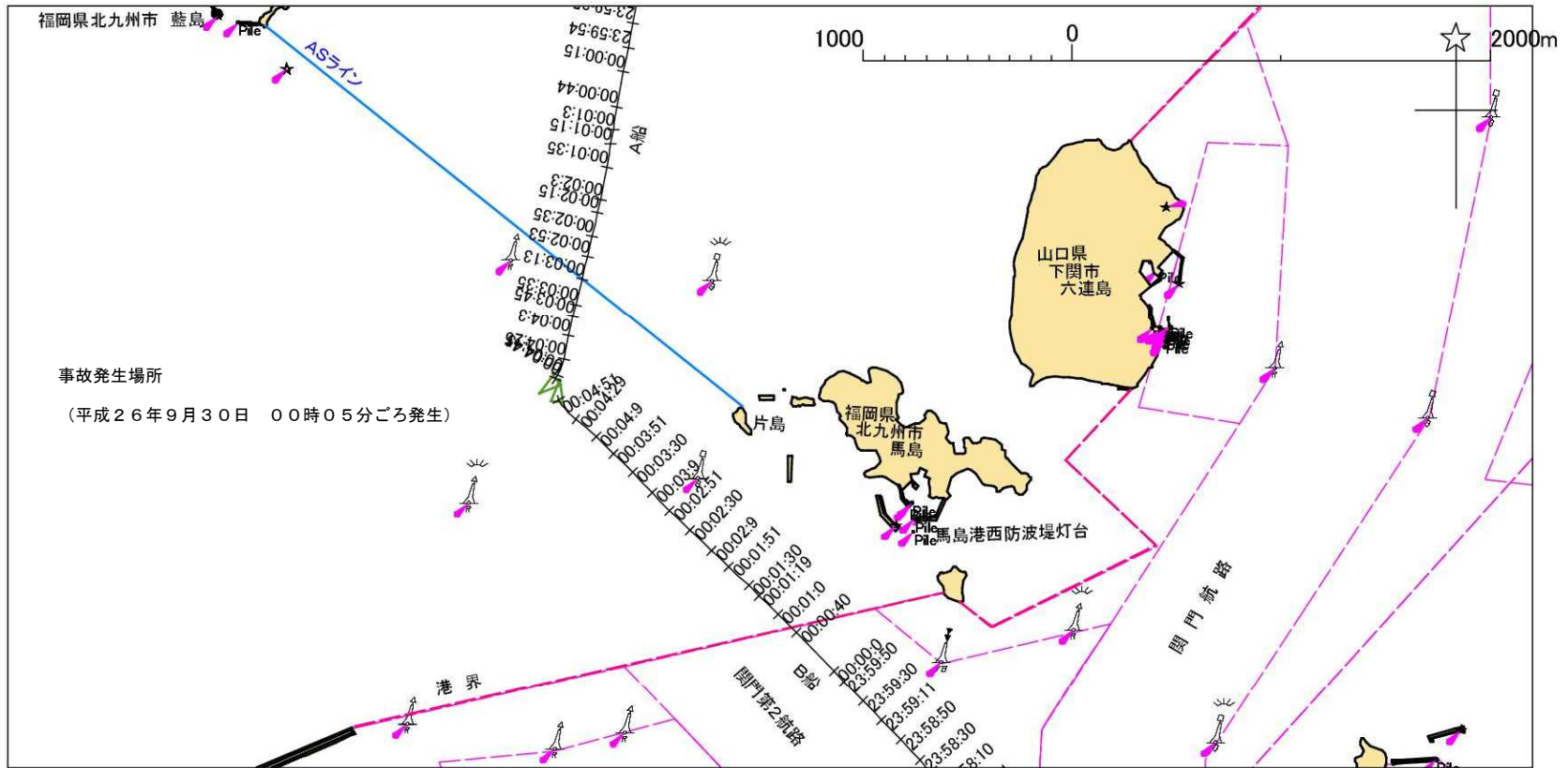
B船は、00時05分ごろA船と衝突した。

B船は、衝突後、関門マーチスの指示により、六連泊地に投錨した。

（付図1 航行経路図、付表1 A船のAIS記録（抜粋）、付表2

	B船のAIS記録（抜粋） 参照）
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南南東、風力 1、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 高潮時（北九州市八幡）
その他の事項	六連島の西側には、灯浮標によって関門第2航路北口と接続する水路（以下「六連西水路」という。）が設けられており、六連西水路は馬島西方沖でくの字形に屈曲していた。 船長Aは、夜間であったので、汽笛による信号を行うことを考えず、昼間信号灯を点滅照射した。 衝突場所付近には、A船及びB船しか航行していなかった。 航海士Bは、部員のときは数え切れないほど、また航海士となつてからも数度は関門海峡を通航していた。
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 なし、B あり A なし、B なし A なし、B なし A船は、六連西水路の右側を馬島西方沖の屈曲部に向けて南進中、同屈曲部で右転せずに北西進するB船に対し、昼間信号灯を点滅照射して注意喚起を行った後、衝突を避けるために右舵を取ったものの、B船と衝突したものと考えられる。 B船は、六連西水路を北西進中、航海士Bが、複数の情報に混乱し、馬島西方沖の屈曲部を直進したことから、A船と衝突したものと考えられる。 航海士Bは、馬島西方沖に至った頃、A船の両舷灯が見えたような気がしていたところに、関門マーチスからA船と左舷対左舷の通過を言われたので、混乱してしまい、A船から昼間信号灯を点滅照射されたものの屈曲部を直進したものと考えられる。 航海士Bは、関門第2航路及び六連西水路において、船長Bが降橋して単独で操船を行うこととなったことから、複数の情報に混乱し、周囲の状況を適切に判断できなくなった可能性があると考えられる。
原因	本事故は、夜間、六連西水路の馬島西方沖の屈曲部において、A船が南進中、B船が北西進中、航海士Bが、複数の情報に混乱し、馬島西方沖の屈曲部を直進したため、両船が衝突したことにより発生したものと考えられる。
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。 ・ 接近する船舶で船名が判明してVHF無線電話が使用できる場合は、互いに自船の意図を直接に伝えること。 ・ 狭い水道等を航行する際は、船長自身が操船の指揮を執り、航海士を操船の補助につけることが望ましい。

付図1 航行経路図



付表1 A船のAIS記録(抜粋)

平成26年9月29日及び30日

時刻 (時:分:秒)	北緯 (° ′ ″)	東経 (° ′ ″)	船首方位(°)	対地針路(°)	対地速力(kn)
23:58:03	33-59-26.4	130-50-28.7	190	191.0	11.2
23:58:35	33-59-20.3	130-50-27.2	190	191.0	11.2
23:58:54	33-59-16.8	130-50-26.4	190	191.0	11.3
23:59:15	33-59-13.0	130-50-25.5	190	190.8	11.3
23:59:35	33-59-09.4	130-50-24.7	190	190.8	11.3
23:59:54	33-59-05.7	130-50-23.9	191	190.3	11.3
00:00:15	33-59-02.0	130-50-23.0	191	191.3	11.3
00:00:44	33-58-56.5	130-50-21.7	189	190.3	11.3
00:01:03	33-58-53.0	130-50-21.1	189	189.3	11.2
00:01:25	33-58-49.1	130-50-20.3	190	189.8	11.2
00:02:03	33-58-42.0	130-50-18.6	191	191.3	11.1
00:02:35	33-58-36.5	130-50-17.2	191	192.3	11.0
00:02:53	33-58-33.3	130-50-16.3	190	193.1	10.9
00:03:13	33-58-29.8	130-50-15.3	190	193.0	10.9
00:03:35	33-58-25.7	130-50-14.1	190	193.2	10.8
00:03:45	33-58-24.0	130-50-13.6	190	193.5	10.8
00:04:03	33-58-20.9	130-50-12.7	191	192.9	10.8
00:04:25	33-58-17.3	130-50-11.9	206	191.5	10.5
00:04:45	33-58-14.2	130-50-10.4	228	203.3	9.8

(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。

付表2 B船のAIS記録(抜粋)

平成26年9月29日及び30日

時刻 (時:分:秒)	北緯 (° ′ ″)	東経 (° ′ ″)	船首方位(°)	対地針路(°)	対地速力(kn)
23:58:10	33-57-11.7	130-51-21.7	318	317.5	12.9
23:58:30	33-57-14.9	130-51-18.2	317	317.6	12.8
23:58:50	33-57-18.1	130-51-14.6	316	316.8	12.8
23:59:11	33-57-21.1	130-51-11.1	317	316.1	12.7
23:59:30	33-57-24.2	130-51-07.6	316	315.8	12.7
23:59:50	33-57-27.2	130-51-04.1	316	315.1	12.6
00:00:00	33-57-28.7	130-51-02.3	317	315.8	12.6
00:00:40	33-57-34.8	130-50-55.3	315	315.0	12.5
00:01:00	33-57-37.7	130-50-51.7	315	315.0	12.5
00:01:19	33-57-40.5	130-50-48.3	314	314.4	12.5
00:01:30	33-57-42.1	130-50-46.3	314	314.0	12.5
00:01:51	33-57-45.0	130-50-42.6	314	313.3	12.5
00:02:09	33-57-47.6	130-50-39.4	314	313.7	12.5
00:02:30	33-57-50.7	130-50-35.3	314	313.4	12.5
00:02:51	33-57-53.6	130-50-31.7	315	313.7	12.5
00:03:09	33-57-56.5	130-50-28.3	316	315.1	12.5
00:03:30	33-57-59.6	130-50-24.6	315	316.3	12.5
00:03:51	33-58-02.6	130-50-21.1	314	315.0	12.5
00:04:09	33-58-05.2	130-50-17.9	312	313.7	12.4
00:04:29	33-58-07.9	130-50-14.2	322	309.0	12.1
00:04:51	33-58-10.9	130-50-10.9	359	326.0	10.9

(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。