

船舶事故調査報告書

平成28年3月24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

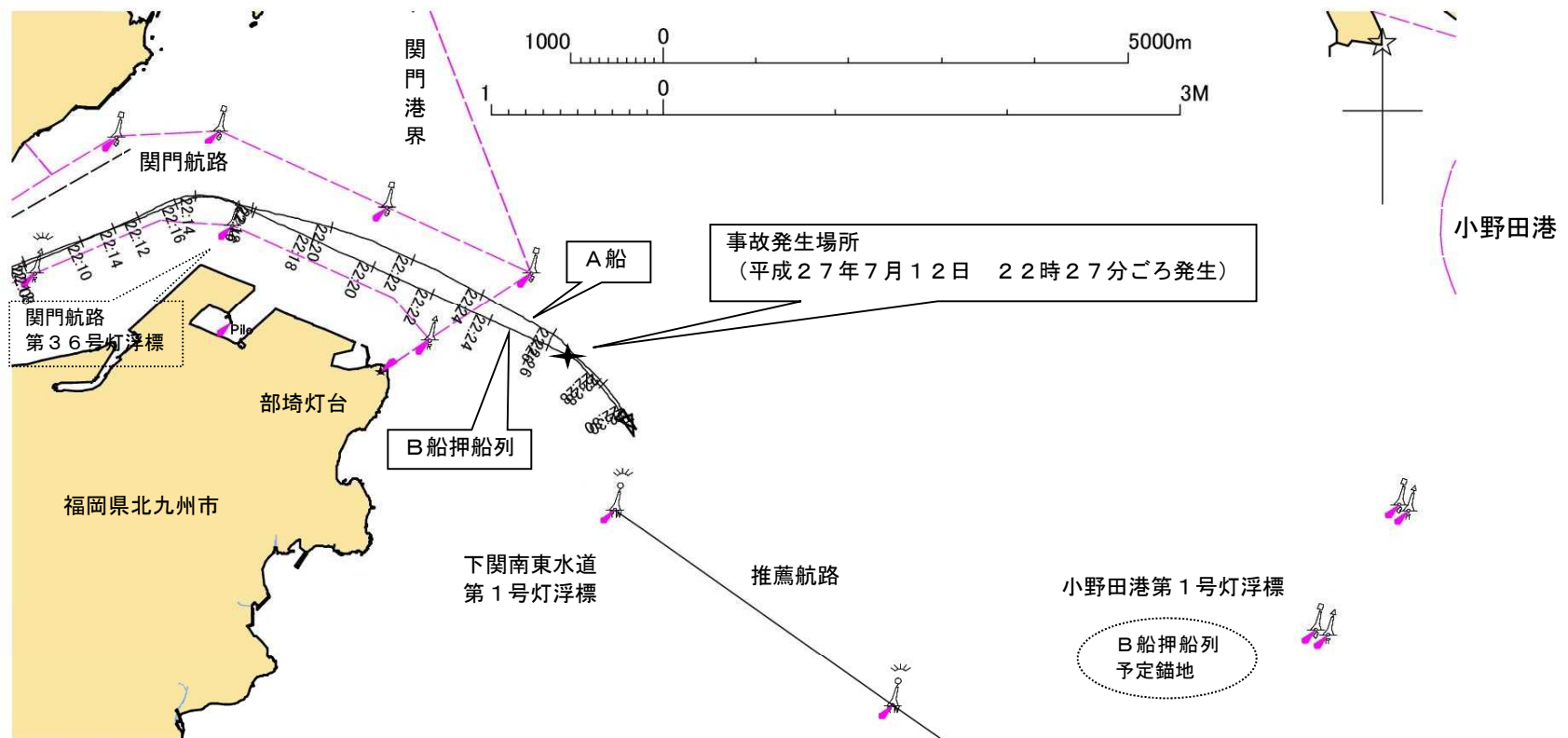
事故種類	衝突
発生日時	平成27年7月12日 22時27分ごろ
発生場所	福岡県北九州市部埼 ^{へきさき} 東方沖 部埼灯台から真方位086° 1.1海里（M）付近 （概位 北緯33° 57.6′ 東経131° 02.7′）
事故の概要	コンテナ船 ^{ペガサス} PEGASUS ^{ペイサー} PACERは、東進中、また、押船すびな-3は、バージすびな-Ⅲと押船列を構成して東進中、両船が衝突した。 PEGASUS PACER は、ブルワークに破口を、また、すびな-Ⅲは、ハンドレール等に曲損を生じた。
事故調査の経過	平成27年7月13日、本事故の調査を担当する主管調査官（門司事務所）ほか1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 コンテナ船 PEGASUS PACER（大韓民国籍）、7,406トン 9283150（IMO番号）、DONG YOUNG SHIPPING 127.47m×20.00m×10.70m、鋼 ディーゼル機関、5,942kW、2003年8月28日 B 押船 すびな-3、146トン 136818、富士海運株式会社 27.00m×9.20m×7.01m、鋼 ディーゼル機関2基、2,648kW（合計）、平成13年4月11日 C バージ すびな-Ⅲ、約2,816トン なし、富士海運株式会社、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構 101.60m×20.60m×5.30m、鋼 機関なし、平成13年建造
乗組員等に関する情報	A 船長A（大韓民国籍） 男性 56歳 一級航海士免状（大韓民国発給） 交付年月日 2014年8月8日 （2019年8月18日まで有効） 航海士A（ミャンマー連邦共和国籍） 男性 34歳 締約国資格受有者承認証 三級航海士（大韓民国発給）

	<p>交付年月日 2015年1月29日 (2016年12月31日まで有効)</p> <p>B 船長B 男性 65歳 四級海技士(航海)(旧就業範囲) 免許年月日 昭和48年6月1日 免状交付年月日 平成27年3月27日 免状有効期間満了日 平成32年3月29日</p>
死傷者等	なし
損傷	<p>A 右舷中央部ブルワークに破口 B なし C 左舷船首部ハンドレール等に曲損</p>
気象・海象	<p>気象：天気 雨、風向 東南東、風力 3、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 低潮時</p>
事故の経過	<p>A船は、船長A及び航海士Aほか12人(大韓民国籍6人及びミャンマー連邦共和国籍6人)が乗り組み、コンテナ(貨物の総重量7,406t)を積載し、大韓民国釜山港から京浜港に向けて関門航路を、船長Aが操船指揮を行い、航海士Aを見張りに、機関士を機関操作に、操舵手を手動操舵にそれぞれつけて東進した。</p> <p>船長A及び航海士Aは、平成27年7月12日21時45分ごろ関門航路大瀬戸付近で、船首方を東進中の‘C船の船尾にB船の船首を結合した押船列’(以下「B船押船列」という。)を初認した際、船長Aは、B船の後方を航行しようと思ったものの、航海士Aは、速力差から関門橋を過ぎて追い越すだろうと思った。</p> <p>船長Aは、関門橋を過ぎ、B船の後方約0.6Mを約14ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で航行中、22時20分ごろ航海士Aに操船指揮を引き継いでトイレに行った。</p> <p>A船は、航海士Aが、B船押船列も下関南東水道第1号灯浮標の方向に進むだろうと思い、僅かに右舵を取って同灯浮標に向けつつ、B船押船列の左舷側を追い越そうと航行中、22時27分ごろ、A船の右舷中央部とB船押船列のC船の左舷船首部とが衝突した。</p> <p>船長Aは、トイレにおいて、衝突の衝撃を感じて急いで昇橋し、直ちに機関を停止し、衝突箇所及び浸水の有無の調査をした。</p> <p>A船は、部埼沖に投錨した。</p> <p>B船は、船長Bほか6人が乗り組み、石炭約3,600tを積載して満載状態のC船とB船押船列を構成し、船長Bが単独の船橋当直につき、関門港若松区から山口県小野田市小野田港に向け、関門航路を自動操舵により約11knの速力で東進した。</p> <p>船長Bは、大瀬戸付近で、自船の後方を同航しているA船をAISで確認し、京浜港横浜区向けであることを確認した。</p> <p>船長Bは、関門航路第36号灯浮標を過ぎてから、小野田港第1号</p>

	<p>灯浮標の東方約0.5Mの予定錨地に向け、針路を115°（真方位、以下同じ。）に定めて自動操舵とした。</p> <p>B船押船列は、船長Bが、A船が安全な距離を保って左舷側を追い越すだろうと思っていたところ、A船がB船押船列の左舷方至近に迫って来たので、22時25分ごろ長音1回の汽笛を吹鳴したのち、昼間信号灯を用いて照射し、再度、長音1回の汽笛を吹鳴したものの、C船とA船とが衝突した。</p> <p>船長Bは、衝突後すぐに離れなかったため、A船に機関停止の合図を行い、A船の機関停止に併せてB船も停止し、衝突箇所及び浸水の有無の確認をして海上保安庁にVHF無線電話で連絡し、部埼沖に投錨した。</p> <p>（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）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>A船及びB船押船列は、法定灯火を表示していた。</p> <p>船長Aは、船橋を離れる際、航海士Aに追越しをする際の汽笛の吹鳴等の注意事項を指示しなかった。</p> <p>航海士Aは、追越しを行う際、汽笛の吹鳴等を行わなかった。</p> <p>A船のレーダーには、AIS情報が重畳表示されていなかった。</p> <p>B船押船列のAISの目的地は、“ODA OFF”（小野田港外に錨泊するという意味）となっていたが、航海士Aは、A船のAISで確認しなかった。</p> <p>船長Bは、反航船を見掛けなかったため、A船が、安全な距離を維持して追い越したのち、推薦航路に向けるだろうと思っていた。また、A船が、B船押船列のAISの目的地情報を確認していると思った。</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、C なし A なし、B なし、C なし A なし、B なし、C なし</p> <p>A船は、部埼東方沖において、A船がB船押船列の左舷側を追い越す態勢で東進中、航海士Aが、B船押船列も下関南東水道第1号灯浮標の方向に向かうだろうと思い、僅かに右舵を取って同灯浮標に向けていたものの、B船押船列に対する見張りを適切に行っていなかったことから、B船押船列に向けて接近していることに気付かずに航行し、B船押船列と衝突したものと考えられる。</p> <p>航海士Aは、AISによりB船押船列の目的地を確認しなかったことから、B船押船列も下関南東水道第1号灯浮標の方向に進むだろうと思っていたものと考えられる。</p> <p>B船押船列は、部埼東方沖を東進中、船長Bが、A船が安全な距離を保ってB船押船列を追い越すだろうと思い、A船に対する見張りを</p>

	<p>適切に行っていなかったことから、左舷方から接近するA船に気付くのが遅れ、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、AISでA船の目的地を確認していたが、A船もB船押船列の目的地を知っていると思っていたものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、部埼東方沖において、A船がB船押船列の左舷側を追い越す態勢で東進中、B船押船列が東進中、航海士Aが、B船押船列も下関南東水道第1号灯浮標の方向に向かうだろうと思い、僅かに右舵を取って同灯浮標に向けていたものの、B船押船列に対する見張りを適切に行っていなかったため、B船押船列に向けて接近していることに気付かずに航行し、また、船長Bが、A船が安全な距離を保ってB船押船列を追い越すだろうと思い、A船に対する見張りを適切に行っていなかったため、左舷方から接近するA船に気付くのが遅れ、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"> ・ AISを利用して他船の目的地を確認すること。 ・ 他船を追い越す場合には、安全な船間距離を保ち、所定の信号を行い、必要に応じて連絡を行うこと。

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)
22:13:55	33-58-21.7	130-59-22.7	067	069	13.9
22:15:04	33-58-27.6	130-59-41.4	067	069	14.0
22:16:04	33-58-32.8	130-59-57.1	071	068	14.1
22:17:09	33-58-35.0	131-00-14.8	106	095	13.6
22:18:04	33-58-31.5	131-00-29.1	101	104	13.8
22:19:04	33-58-28.3	131-00-45.8	103	103	14.1
22:20:04	33-58-24.6	131-01-02.3	106	104	14.4
22:21:04	33-58-19.9	131-01-19.4	114	109	14.5
22:22:11	33-58-13.3	131-01-36.5	113	114	14.4
22:23:04	33-58-07.8	131-01-50.6	118	117	14.3
22:24:05	33-58-00.9	131-02-05.5	119	119	14.3
22:25:05	33-57-53.7	131-02-20.8	119	119	14.4
22:26:02	33-57-47.0	131-02-35.1	131	120	14.3
22:27:05	33-57-37.1	131-02-47.4	137	132	12.4
22:28:05	33-57-29.8	131-02-56.0	145	137	9.4
22:29:05	33-57-23.2	131-03-02.3	152	144	8.0
22:30:05	33-57-16.7	131-03-06.9	158	151	7.2

※船位は、船橋上方に設置されたGPSアンテナの位置である。また、船首方位は真方位(以下同じ。)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)
22:14:01	33-58-35.8	131-00-05.4	089	086.6	10.7
22:15:01	33-58-34.7	131-00-18.2	111	107.1	10.8
22:16:01	33-58-30.0	131-00-30.1	112	115.7	11.1
22:17:01	33-58-25.2	131-00-42.3	111	113.3	11.4
22:18:01	33-58-20.5	131-00-54.7	112	113.8	11.4
22:19:12	33-58-14.7	131-01-09.6	112	114.4	11.4
22:20:02	33-58-10.7	131-01-32.3	112	114.8	11.3
22:21:02	33-58-06.0	131-00-20.0	112	114.7	11.2
22:22:02	33-58-01.4	131-01-44.4	113	114.3	11.2
22:23:02	33-57-56.8	131-01-56.7	113	114.7	11.2
22:24:02	33-57-52.1	131-02-08.9	112	114.4	11.1
22:25:02	33-57-47.5	131-02-21.1	112	114.4	10.9
22:26:02	33-57-43.0	131-02-33.0	115	115.0	10.8
22:27:02	33-57-37.7	131-02-45.1	125	134.9	12.0
22:28:02	33-57-30.1	131-02-53.5	118	138.7	9.0
22:29:02	33-57-23.8	131-02-59.8	125	145.2	7.7
22:30:02	33-57-17.6	131-03-04.5	131	152.2	7.1

※船位は、船橋上方に設置されたGPSアンテナの位置である。