

# 船舶事故調査報告書

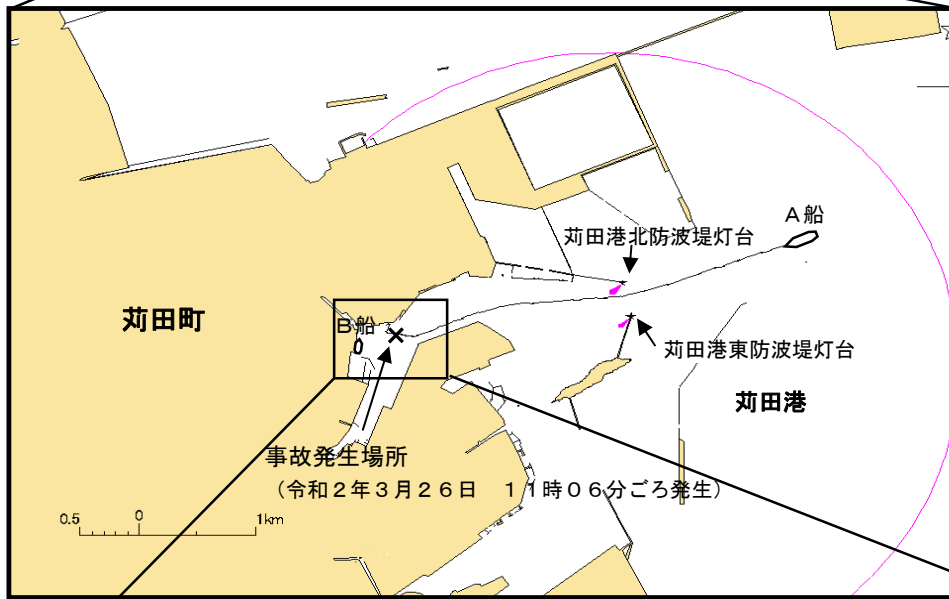
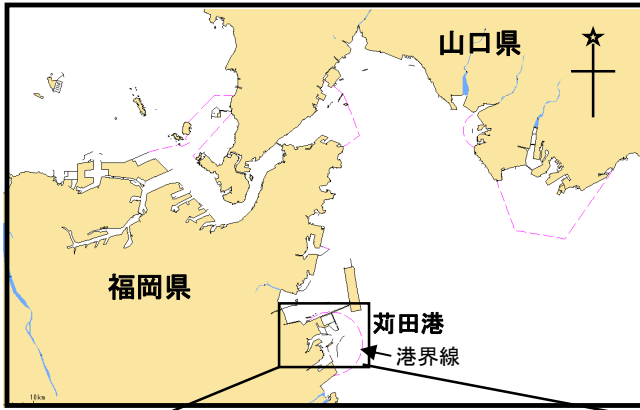
令和3年2月24日  
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決  
 委員 佐藤 雄二（部会長）  
 委員 田村 兼吉  
 委員 岡本 満喜子

事故種類	衝突
発生日時	令和2年3月26日 11時06分ごろ
発生場所	福岡県 <sup>かんだ</sup> 苅田町苅田港 苅田港北防波堤灯台から真方位257° 1.1海里付近 （概位 北緯33° 47.7′ 東経130° 59.4′）
事故の概要	セメント運搬船 <sup>りょうせい</sup> 菱成丸は、着棧操船中、また、貨物船こうせい丸は、出航操船中、両船が衝突した。 菱成丸は、左舷船尾側外板に凹損等を、こうせい丸は、左舷船尾側ハンドレールに曲損等を生じた。
事故調査の経過	令和2年3月27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 セメント運搬船 菱成丸、749トン 134482、株式会社霧島海運商会、霧島物流株式会社（船舶借入人） 69.51m×11.50m×5.00m、鋼 ディーゼル機関、1,176kW、平成7年6月20日 B 貨物船 こうせい丸、199トン 140138、不動海運有限公司 56.08m×9.50m×5.50m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成17年1月21日
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 51歳 四級海技士（航海） 免許年月日 平成元年4月17日 免状交付年月日 平成31年3月25日 免状有効期間満了日 令和6年4月16日 B 船長B 男性 68歳 五級海技士（航海）（旧就業範囲） 免許年月日 昭和53年7月7日 免状交付年月日 平成29年1月16日 免状有効期間満了日 令和4年2月19日
死傷者等	なし

<p>損傷</p>	<p>A 左舷船尾側外板に凹損等 B 左舷船尾側ハンドレールに曲損等</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 東北東、風力 1、視界 良好 海象：海上 平穏</p>
<p>事故の経過</p>	<p>A船は、船長Aほか5人が乗り組み、空船で、令和2年3月25日14時10分ごろ苅田港三菱マテリアル2号棧橋（以下「本件棧橋」という。）に向けて阪神港尼崎西宮芦屋区を出港した。</p> <p>A船は、船長Aが26日10時05分ごろ苅田ポートラジオにVHF無線電話（以下「VHF」という。）で11時10分ごろ本件棧橋への着棧予定時刻等を通報した後、苅田港を西進した。</p> <p>船長Aは、北防波堤と東防波堤との開口部付近で、B船が豊鋼材工業株式会社苅田工場の岸壁（以下「豊鋼材工業岸壁」という。）に着岸しているのを初認し、その後本港10号岸壁沖付近において、B船が離岸するのを認めたものの、離岸した場所付近で待機してくれると思い、主機を中立運転として本件棧橋に接近した。</p> <p>船長Aは、本港7号岸壁沖付近において、B船が船首を東方に向けて出港態勢となったのを認めたが、A船が右転しながら出船状態での着棧態勢をとっているため、A船が着棧するまでB船が本件棧橋西側海域で待機してくれると思い、右舷錨を投入して着棧操船を続けた。</p> <p>A船は、B船が待機せずにA船の船首方を航行しようとしたので、船長Aが慌てて機関を後進に掛けたが、その後B船が右転してA船の左舷船尾方に進路を変えたので、再び機関を前進として右舵一杯としたものの、11時06分ごろA船の左舷船尾側外板とB船の左舷船尾側ハンドレール部付近とが衝突した。</p> <p>A船は、本件棧橋に着棧した後、海上保安庁に本事故の発生を通報した。</p> <p>B船は、船長Bほか3人が乗り組み、空船で、26日11時02分ごろ山口県山陽小野田市小野田港に向けて豊鋼材工業岸壁を離岸した。</p> <p>船長Bは、離岸前に苅田ポートラジオへVHFで出港通報を行った際、同ポートラジオから入港船がある旨を伝えられ、また、離岸する際にも、A船が本港10号岸壁沖付近を西進して来るのを認めていたものの、B船が出港するまでA船が本件棧橋東側海域で待機してくれると思い、離岸することとした。</p> <p>船長Bは、本件棧橋西側の棧橋に着棧していた船を見ながら右転して東進を始め、船首方を見たところ、A船が本件棧橋沖で止まっているように見え、A船と本件棧橋との間が約30mあったのでその間を通航しようとしたものの、進路上に錨泊船がいたのでA船の左舷船尾方を通航することにした。</p> <p>B船は、右転しながらA船の左舷船尾方を通航しようとしたところ</p>

	<p>A船が右転しだし、A船と衝突した。</p> <p>B船は、会社や海上保安庁に本事故の発生を通報した後、同庁の指示で本港3号岸壁に着岸した。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、付表1 A船のAIS記録(抜粋)、写真1 A船の状況、写真2 A船の損傷状況、写真3 B船の状況、写真4 B船の損傷状況 参照)</p>
その他の事項	<p>海図W129によれば、本件棧橋付近には、東方及び西方沖に船舶が停留できる海域があり、南方約110mに浅所が存在していた。</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>A あり、B あり</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A船は、苅田港で着棧操船中、船長Aが、B船の離岸を認めた際、A船が着棧するまでB船が本件棧橋西側海域で待機してくれると思い、そのまま航行を続けて着棧態勢に入ったことから、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、苅田港で出港操船中、船長Bが、A船の入港を認めた際、B船が出港するまでA船が本件棧橋東側海域で待機してくれると思い、本件棧橋西側棧橋に着棧していた船を見ながら出航操船を続け、着棧態勢にあったA船の至近を通航しようとしたことから、A船と衝突したものと考えられる。</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、苅田港において、A船が着棧操船中、B船が出航操船中、船長Aが、B船の離岸を認めた際、A船が着棧するまでB船が本件棧橋西側海域で待機してくれると思い、そのまま航行を続けて着棧態勢に入り、また、船長Bが、A船の入港を認めた際、B船が出港するまでA船が本件棧橋東側海域で待機してくれると思い、本件棧橋西側棧橋に着棧していた船を見ながら出航操船を続け、着棧態勢にあったA船の至近を通航しようとしたため、両船が衝突したものと考えられる。</p>
<b>再発防止策</b>	<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>・船長は、狭い海域での入出港の際、入出港する他船を認めた場合には、他船が待機してくれると思わずに自船の入出港作業を一時中断し、VHFを使用するなどして他船と連絡を取り合い、譲り合うなどして互いに接近しないようにすること。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図



付表1 A船のAIS記録(抜粋)

時刻 (時:分:秒)	船位		対地針路 (°)	船首方位 (°)	対地速力 (kn)
	北緯 (° -' -")	東経 (° -' -")			
11:01:25	33-47-46.6	130-59-44.5	245.3	245	6.4
11:01:55	33-47-45.4	130-59-41.4	246.2	247	5.6
11:02:25	33-47-44.4	130-59-38.6	248.2	254	4.9
11:02:55	33-47-43.8	130-59-36.1	256.8	271	4.2
11:03:26	33-47-43.7	130-59-33.8	272.5	281	3.5
11:04:05	33-47-44.0	130-59-31.3	279.4	288	3.1
11:04:36	33-47-44.3	130-59-29.5	283.7	296	2.8
11:05:05	33-47-44.5	130-59-28.4	279.4	305	1.7
11:05:43	33-47-44.3	130-59-27.6	260.5	327	1.3
11:06:13	33-47-44.4	130-59-26.7	287.7	351	1.3
11:06:46	33-47-44.8	130-59-26.0	309.0	021	1.6
11:07:16	33-47-45.7	130-59-25.8	000.6	050	1.4
11:07:48	33-47-46.2	130-59-25.9	011.6	070	0.8
11:08:18	33-47-46.5	130-59-26.0	009.2	085	0.4
11:08:56	33-47-46.7	130-59-26.0	329.1	091	0.3
11:09:16	33-47-46.7	130-59-25.9	316.2	087	0.1

※ 船位は、船橋上方に設置されたGPSアンテナの位置である。また、対地針路及び船首方位は真方位である。

写真1 A船の状況



写真2 A船の損傷状況



写真3 B船の状況



写真4 B船の損傷状況

