

船舶事故調査報告書

令和5年10月25日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 伊藤 裕 康（部会長）
 委員 上野 道 雄
 委員 岡本 満喜子

事故種類	衝突
発生日時	令和4年9月3日 08時28分ごろ
発生場所	関門港西山区 下関福浦防波堤灯台から真方位321° 1.0海里（M）付近 （概位 北緯33° 56.0′ 東経130° 53.2′）
事故の概要	貨物船 ^{ながた} 永田丸は、西進中、また、漁船 ^{ほくと} 北斗丸は、南南東進中、両船が衝突した。 永田丸は、バルバスバウに擦過傷を生じ、また、北斗丸は、左舷船首部船底外板に破口等を生じた。
事故調査の経過	令和4年9月5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 永田丸、499トン 143181、芸州海運株式会社 74.82m×12.00m×7.17m、鋼 ディーゼル機関、1,323kW、平成29年11月 B 漁船 北斗丸、4.0トン FO3-33748（漁船登録番号）、個人所有 10.58m（Lr）×2.62m×0.83m、FRP ディーゼル機関、295kW、昭和59年2月 第292-24189号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	A 船長A 58歳 四級海技士（航海） 免許年月日 平成15年6月13日 免状交付年月日 平成29年12月15日 免状有効期間満了日 令和5年6月12日 B 船長B 51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31年3月7日 免許証交付日 令和4年8月17日 （令和6年3月6日まで有効）
死傷者等	なし

<p>損傷</p>	<p>A バルバスバウに擦過傷 B 左舷船首部船底外板に破口、プロペラ 1 枚に曲損、主機に濡損</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風向 北東、風力 3、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 低潮時、潮流 東流約6～7ノット (kn)</p>
<p>事故の経過</p>	<p>A 船は、船長 A ほか 4 人が乗り組み、スラブ約 1,600 t を積載し、揚げ荷の目的で令和 4 年 9 月 3 日 00 時 35 分ごろ関門港若松航路奥にある八幡泊地の岸壁（以下「本件岸壁」という。）に向けて大分県大分市大分港乙津泊地を出航した。</p> <p>A 船は、06 時 10 分ごろ関門海峡東口の位置通報ライン（HS ライン）の手前で、船長 A が航海士から船橋当直を引き継ぎ、操舵室中央にある舵輪の前に立って操船に当たり、レーダー 2 台、GPS プロッター及び電子海図表示装置を作動させ、07 時 20 分ごろ関門橋下を通過して約 8 kn の速力（対地速力、以下同じ。）で関門航路を西航した。</p> <p>船長 A は、08 時 00 分ごろ、本件岸壁にこのまま向かうと 09 時 00 分の着岸予定時刻より早く到着するので、関門港西山区で約 15 分漂泊しながら時間調整を行うこととし、下関福浦防波堤南西方沖を通過した後、関門航路を出て A 船の主機を中立運転とし、前進行きあしの状態で関門港西山区に入港した。</p> <p>A 船は、関門航路第 15 号灯浮標（以下、灯浮標については、「関門航路」を省略する。）の東側を通過する際、船長 A が船首を北西方に向けて漂泊している貨物船（以下「C 船」という。）を右舷船首方（西山ふ頭南西沖）に視認し、C 船の左舷側を約 300 m 離して通過した後、08 時 10 分ごろ西山ふ頭の西方沖で漂泊を開始した。</p> <p>船長 A は、08 時 25 分ごろ時間調整を終え、本件岸壁に向かう目的で、主機を前進とし、北方に向いている A 船の船首を若松航路のある西方に向けようと左舵を取り始めた。</p> <p>船長 A は、左回頭を始めた頃、第 11 号灯浮標の東側から関門航路外を南東進している B 船を認め、B 船が、左回頭後の A 船の船尾方を通過するように見えたので、左回頭後もそのまま A 船の船尾方を安全に通過してくれると思い、目視及びレーダーで見張りをを行い、A 船の左舷方に視認した「関門航路を航行する東航船 2 隻と西航船 1 隻」（以下「航路航行船」という。）に意識を向けて、左回頭を続けた。</p> <p>船長 A は、08 時 27 分ごろ A 船の船首が若松航路入口を向く針路となり、航路航行船のうちの西航船が戸畑航路へ向けて航行し、関門航路を航行する船舶が船首方におらず、若松航路へ向けて関門航路を横断できる状況となったので、約 4 kn の速力で西進を開始したところ、右舷船首方約 200 m に B 船を認め、衝突する危険を感じ、主機を全速力後進としたものの、間に合わず、08 時 28 分ごろ、A 船のバルバスバウと B 船の左舷船首部船底とが衝突した。（写真 1、2、</p>

3 参照)

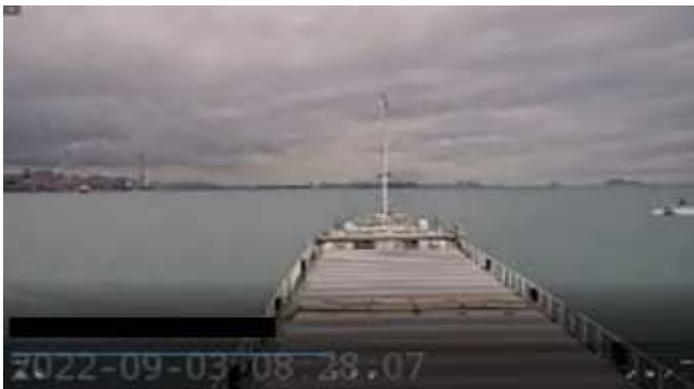


写真1 A船のライブカメラ映像

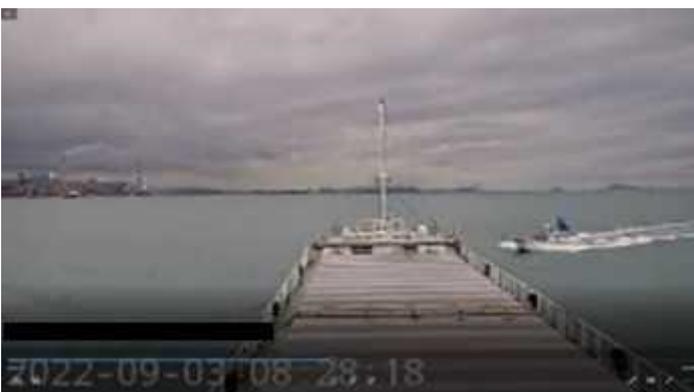


写真2 A船のライブカメラ映像

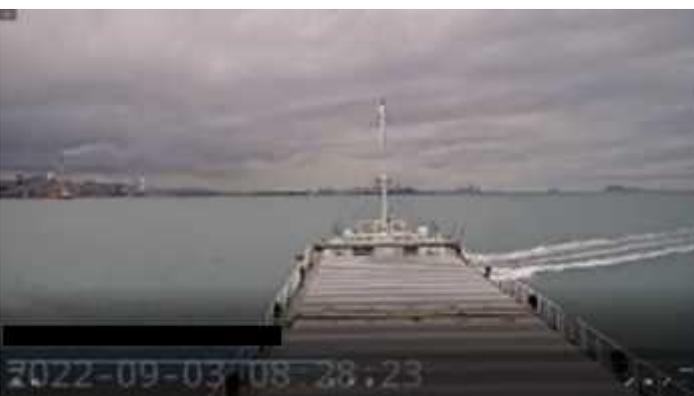


写真3 A船のライブカメラ映像

船長Aは、B船の負傷者の有無及び損傷状況を確認した後、VHF国際無線で海上保安部及び関門海峡海上交通センターに本事故の発生を通報した。

B船は、船長B及び甲板員が乗り組み、一本釣り漁の目的で06時00分ごろ、関門港若松区の漁場に向け、関門港小倉区の高浜船だまりを出航した。

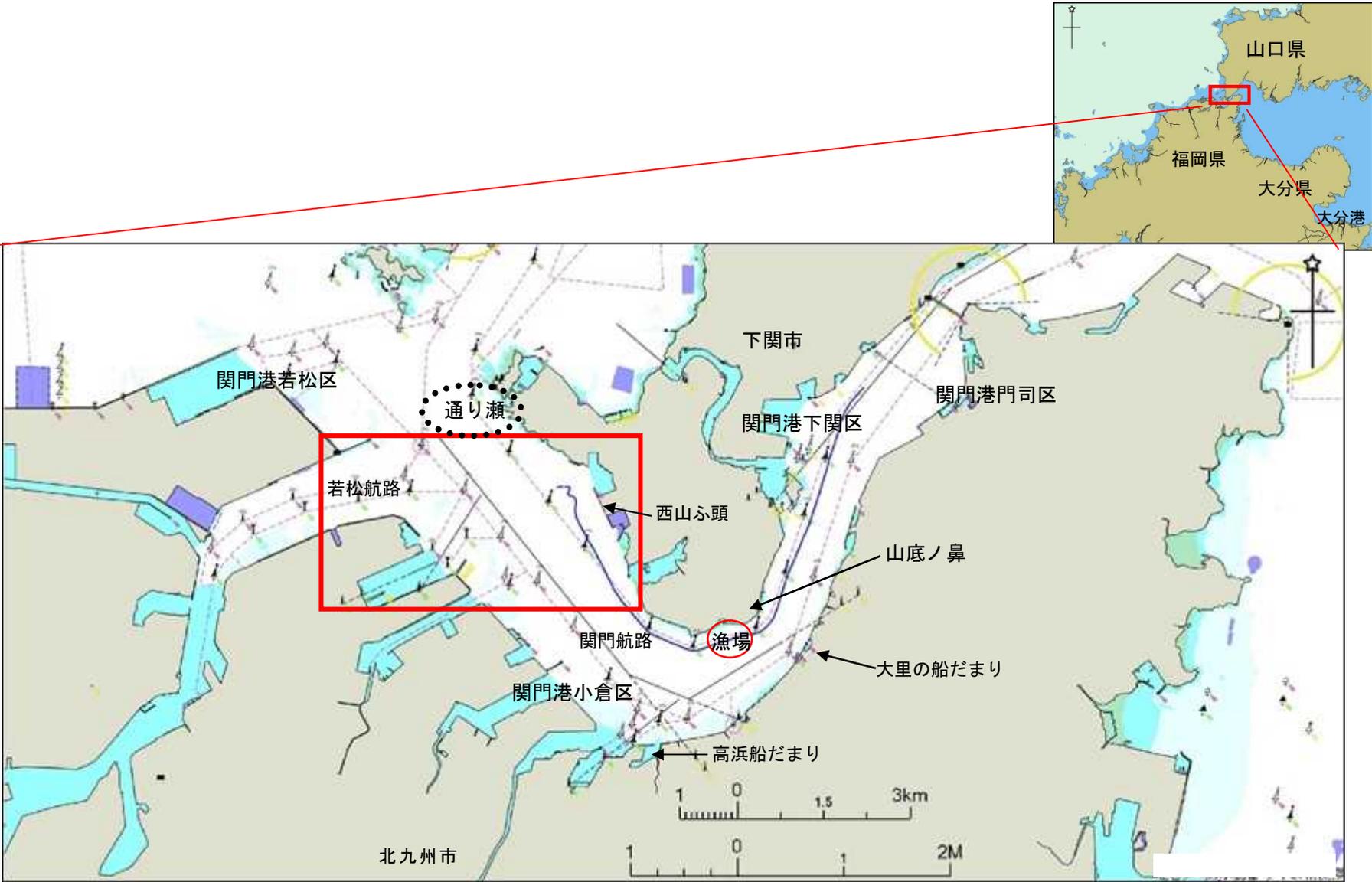
船長Bは、目的地に到着後、関門港内で漁場を変えながら漁を行い、関門港西山区の通り瀬^{とお}で漁を行っていたところ、北東風が吹くようになったので風の影響が少ない漁場に移動しようと思い、08時

	<p>20分ごろ関門港下関区<small>やまこ</small>の山底ノ鼻南西方沖の漁場に向けて移動を開始した。</p> <p>船長Bは、操舵室右舷側の椅子に腰を掛けて操船に当たり、レーダー及びGPSプロッターを作動させて、約14knの速力で自動操舵によりB船を南東進させた。</p> <p>B船は、第11号灯浮標の北方沖を航行中、船長Bが、船首方約0.6MにA船を、船首方約1MにC船を認めた際、A船及びC船が共に停泊しているように見えたので、A船に接近しないよう第13号灯浮標の東側至近に向けて右舵を取り、南南東進として航行を続けた。</p> <p>船長Bは、A船は停泊していると思ったことに加えて、A船に接近しないように右舵を取って針路を変更したことで、A船を安全に通過できると思い、A船から目を離し、第13号灯浮標に接近し過ぎないように同灯浮標に意識を向けて、同灯浮標の北方沖を南南東進中、08時28分ごろ、左舷船首方至近にA船を認め、急いで右舵を取ったものの、B船とA船とが衝突した。</p> <p>船長Bは、甲板員にケガがないことを確認し、B船の左舷船首部船底外板に破口を生じたので、沈没するかもしれないと思い、A船の左舷船首側から船尾方へ反時計周りで移動して、A船の右舷側にB船の左舷側を接近させ、A船の乗組員にロープを依頼して、B船をA船に接舷させた。</p> <p>船長Bは、携帯電話で僚船に本事故の発生を連絡し、海上保安庁の巡視船による監視の下、B船は救援に来た僚船にえい航されて関門港門司区<small>だいら</small>大里の船だまりに入港した。</p> <p>(付図1、2 事故発生経過概略図、付表1 A船のAIS記録(抜粋)、写真4 A船の損傷状況、写真5 B船、写真6～8 B船の損傷状況 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長Aは、着岸予定時刻に合わせて関門港西山区等で時間調整の目的で漂泊することが度々あり、A船に約1年2か月乗船し、関門航路の通航経験は豊富であった。</p> <p>船長Aは、B船を認めた際、B船が左回頭後のA船の船尾方を安全に通過してくれると思い、関門航路を横断しようとして航路航行船に意識を向けており、B船の動静監視を行っておらず、その後、B船が、針路を南南東に変えて、A船の船首方に向かう針路となっていることに気付かなかった。</p> <p>B船は、約14knの速力で航行中、船長Bが操舵室右舷側の椅子に腰を掛けた状態では船首方に操船の支障となる死角は生じていなかった。</p> <p>船長Bは、第13号灯浮標の東側至近に向けて右舵を取った際、A船を安全に通過できるといったことと、A船が船首を北方(下関市の</p>

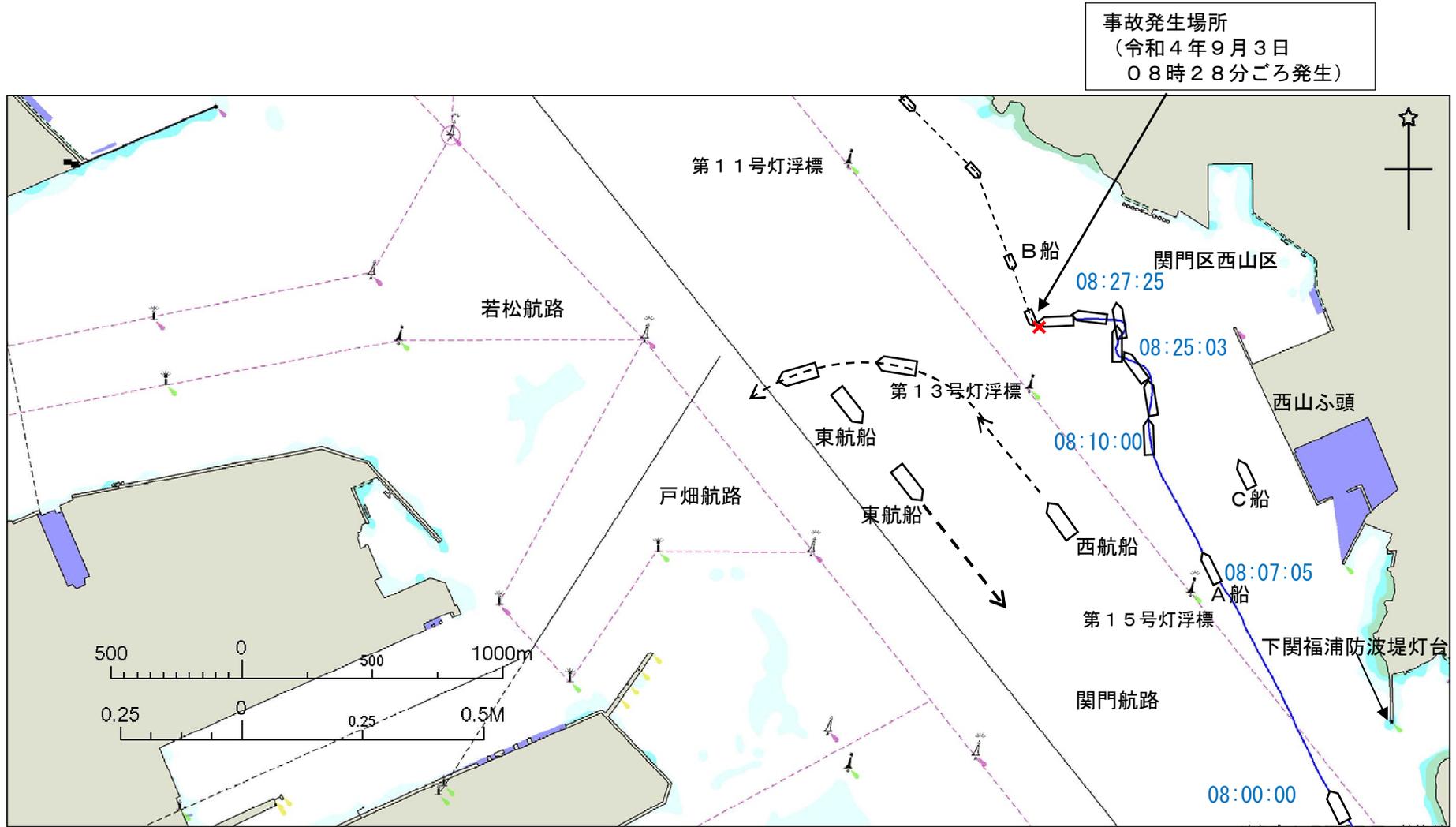
	<p>ある陸側)に向け停泊しているように見えたので、関門航路に向けて西進することはないと思い、A船から目を離し、第13号灯浮標に接近し過ぎないように同灯浮標に意識を向けて航行を続け、その後、A船が左回頭してB船の左舷船首方至近に接近していることに気付かなかったのではないかと本事故後に思った。</p> <p>船長Bは、停泊しているように見えた船舶でも、安全に通過するまで見張りを継続したり、速力を落として航行したりすれば良かったと本事故後に思った。</p> <p>甲板員は、船首甲板で、下を向いて釣り道具の片付け作業等を行っていた。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 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 A なし、B なし A なし、B なし</p> <p>A船は、若松航路に向けて関門航路を横断しようとして関門港西山区を西進中、船長Aが、航路航行船に意識を向けて航行を続けたことから、変針して右舷方から接近するB船に気付くのが遅れ、主機を全速力後進としたものの間に合わず、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、若松航路に向けてA船が左回頭を始めた頃、南東進するB船が左回頭後のA船の船尾方を通過するよう見えたことから、B船がA船の船尾方を安全に通過してくれると思い、B船から目を離して航路航行船に意識を向けていたものと考えられる。</p> <p>B船は、関門港西山区を南東進中、船長Bが、船首方にA船を認めた際、A船に接近しないよう第13号灯浮標の東側至近を航行すればA船と安全に通過できると思い、右舵を取って南南東進し、第13号灯浮標に意識を向けて航行を続けたことから、その後、A船が左回頭してB船の左舷船首方から接近していることに気付くのが遅れ、急いで右舵を取ったものの間に合わず、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、第13号灯浮標の東側至近に向けて右舵を取った際、A船が船首を北方(下関市のある陸側)に向け停泊しているように見えたことから、関門航路に向けて西進することはないと思い、A船から目を離し、第13号灯浮標に接近し過ぎないように同灯浮標に意識を向けていたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、関門港西山区において、A船が若松航路に向けて関門航路を横断しようとして西進中、B船が南南東進中、船長Aが、航路航行船に意識を向けて航行を続けたため、変針して右舷方から接近するB船に気付くのが遅れ、また、船長Bが、第13号灯浮標に意識を向けて航行を続けたため、A船が左回頭してB船の左舷船首方から接近</p>

	<p>していることに気付くのが遅れ、両船が衝突したものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</p>	<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"> ・ 船長は、複数の船舶が行き交う海域を航行する場合、周囲の見張りを確実に行うとともに、航行中の船舶は針路を変える場合もあるので安全に通過すると思いつくことなく、安全に通過するまで同船の動向を継続的に監視すること。 ・ 船長は、航行中、周囲を確認したときに接近する他船を認めなかった場合でも、漂泊中の船舶が航行を開始する場合もあるので、特定の方向にのみに注意を払うことなく、周囲の適切な見張りを行い、接近する他船を見落とさないようにすること。

付図1 事故発生経過概略図



付図2 事故発生経過概略図（拡大）



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 (° -' -")			
08:25:03	033-56-00.11	130-53-16.84	353	040.7	1.1
08:25:05	033-56-00.15	130-53-16.88	351	041.5	1.2
08:25:09	033-56-00.29	130-53-17.06	348	042.8	1.3
08:25:12	033-56-00.35	130-53-17.12	346	042.6	1.4
08:25:18	033-56-00.49	130-53-17.28	340	040.6	1.5
08:25:21	033-56-00.58	130-53-17.35	337	038.3	1.6
08:25:33	033-56-00.91	130-53-17.54	327	029.1	1.6
08:25:40	033-56-01.06	130-53-17.62	320	024.1	1.6
08:25:52	033-56-01.36	130-53-17.66	307	009.1	1.5
08:26:00	033-56-01.56	130-53-17.69	300	358.7	1.5
08:26:11	033-56-01.78	130-53-17.60	292	338.1	1.3
08:26:23	033-56-01.95	130-53-17.30	287	307.5	1.4
08:26:31	033-56-02.02	130-53-17.05	285	294.8	1.5
08:26:41	033-56-02.09	130-53-16.73	282	284.8	1.6
08:26:53	033-56-02.17	130-53-16.30	280	277.4	1.8
08:27:05	033-56-02.18	130-53-15.80	280	272.0	2.1
08:27:15	033-56-02.20	130-53-15.36	280	269.9	2.4
08:27:25	033-56-02.23	130-53-14.76	280	270.9	2.7
08:27:36	033-56-02.26	130-53-14.08	279	272.3	3.0
08:27:45	033-56-02.29	130-53-13.53	278	272.0	3.3
08:27:56	033-56-02.30	130-53-12.62	278	270.9	3.7
08:28:05	033-56-02.29	130-53-11.99	278	270.4	3.9
08:28:14	033-56-02.27	130-53-11.18	278	270.1	4.0
08:28:33	033-56-02.21	130-53-09.86	279	265.8	3.2
08:28:38	033-56-02.18	130-53-09.65	281	263.6	3.0
08:28:45	033-56-02.09	130-53-09.28	284	257.3	2.4
08:28:56	033-56-02.05	130-53-08.89	286	253.6	1.9

※船位は、船橋上方に設置されたGPSアンテナの位置であり、GPSアンテナの位置情報は、船首から63m、船尾から11m、左舷から8m、右舷から4mであった。また、対地針路及び船首方位は真方位である。

写真4 A船の損傷状況



写真5 B船



写真6 B船の損傷状況



写真7 B船の損傷状況（拡大）



写真8 B船の損傷状況（拡大）

