

濃霧のため視界制限状態となった関門第2航路北西口付近において、南進中の貨物船同士が衝突した事例

概要：貨物船A船は、大韓民国釜山港から関門港下関区に向けて航行中、貨物船B船は、大韓民国光陽港から名古屋港に向けて航行中、一方、C船は関門第2航路を北進して安瀬航路に向かう予定で航行中、平成20年5月27日07時08分ごろ、関門第2航路北西口で、A船とB船が衝突した。衝突の結果、A船には、船首部に損傷が生じ、B船には、左舷船首部水面下に損傷が生じたが、両船とも死傷者はいなかった。

事故の経過

主な要因等

A 船(貨物船)
 総トン数：2,745トン
 L×B×D：90.81m×15.30m×7.50m
 船籍：大韓民国
 乗組員：船長A(大韓民国籍)ほか13人
 積載：コンテナ貨物

B 船(貨物船)
 総トン数：2,498トン
 L×B×D：94.00m×14.00m×7.00m
 船籍：大韓民国
 乗組員：船長A(大韓民国籍)ほか12人
 積載：鋼製コイル

C 船(貨物船)
 総トン数：5,174トン
 L×B×D：100.61m×19.00m×10.30m
 船籍：日本
 乗組員：船長Cほか12人
 積載：空倉

06時50分ごろ
 霧模様のため、視程が500～600mまで低下していた
 船長Aは、航海士を補佐に、甲板員を手動操舵につけ、関門第2航路へ向けて、六連島の西方水路を南進
 霧中信号は行わず、対地速度約13.1kn(全速度)で航行

06時50分ごろ
 霧模様のため、視程が600～700mまで低下していた
 船長Bは、航海士を補佐に、甲板員を手動操舵につけ、関門第2航路へ向けて、六連島の西方水路を南進
 霧中信号を行いながら、対地速度約11.3knで航行

06時40分ごろ
 船長Cは、航海士2人をレーダーによる見張り及びVHFの通信担当に、甲板員2人を手動操舵及び見張りにつけ、関門港安瀬泊地へ向けて、六連島東方の錨地を抜錨
 六連島の西方水路のA船及びB船をレーダーで認める

06時55分ごろ
 レーダーで前方約1,100mのところに同航するB船を認め、B船と初めて連絡をとる

06時55分ごろ
 A船からの連絡で、A船が後方約1,100mのところに同航していることを知る

06時50分ごろ
 霧中信号を行いながら、対地速度約10.2knで関門航路を南西進

06時56分ごろ
 約7.2knで、右転して関門第2航路に入る

【気象及び海象の状況】 事故当時は濃霧のため、視程が50～100mまでに狭まっていた

07時00分ごろ
 B船との距離が約850mに接近
 07時01分ごろ
 関門マーチスから、視程が1,000m以下であり、安瀬入航船(C船)がいるので、動静に留意するよう情報提供を受ける

07時00分ごろ
 レーダーで後方のA船を確認
 関門マーチスから、視程が1,000m以下であり、C船が西進しているので、注意するよう連絡を受ける

07時00分ごろ
 約4.8knに減速
 07時02分ごろ
 約3.4knに減速し、A船及びB船の動静を監視しながら関門第2航路に沿って北西進

07時04分ごろ
 C船が、関門第2航路から安瀬航路に向けて左転して増速したが、A船は、減速せず航行
 船長Aは、着積時刻が迫っていることに気を取られた

07時05分ごろ
 約9.9knに減速
 船長Bは、A船が後方約550mまで接近していたが、C船の動静に気を取られ、A船の存在を失念した

07時04分ごろ
 関門マーチスから、南進船が2隻(A船及びB船)いるので、安瀬航路入航を待つよう連絡を受ける
 関門マーチスから、待機の連絡があったが、安瀬航路に向けて左転し、約5.0knに増速

船長Cは、安瀬航路への入航を、関門マーチスを通じてA船及びB船に通報していることから、安瀬航路に入航できるものと判断した

次ページへ

前ページから

C船が左転し、安瀬航路入口で
行き会う状況となったこと
から、関門マーチスから、C船を
避けるよう連絡を受ける

07時06分30秒ごろ

関門第2航路北口手前で左転
して、A船の方向に向くこと
となる

07時06分ごろ

A船及びB船と安瀬航路入口で
行き会う状況となり、関門マ
ーチスから、そのまま左転し
て反転するよう連絡を受ける

07時07分ごろ

- ・関門マーチスから、左転して増速しながら安瀬航路に入航しようとしていたC船が反転して避航する旨の情報提供を受ける
- ・B船は、関門マーチスから、右転を呼びかけられる

右転を呼びかける関門マーチスにB船が応答しないことから、B船に対してC船が左転したことを呼びかける

B船が左転して、右舷側至近に接近していることに気づき、大きく左に転舵

関門第2航路に入る

関門マーチスに続いてA船から、C船が左転している旨の通報があったが、応答せずに右転しないまま進行

A船が左舷後方から至近に迫っていることに気付く

関門マーチスからの連絡に了解して、回頭を続け、A船及びB船を避航



A船損傷状況(船首)



B船損傷状況(左舷)

07時08分ごろ

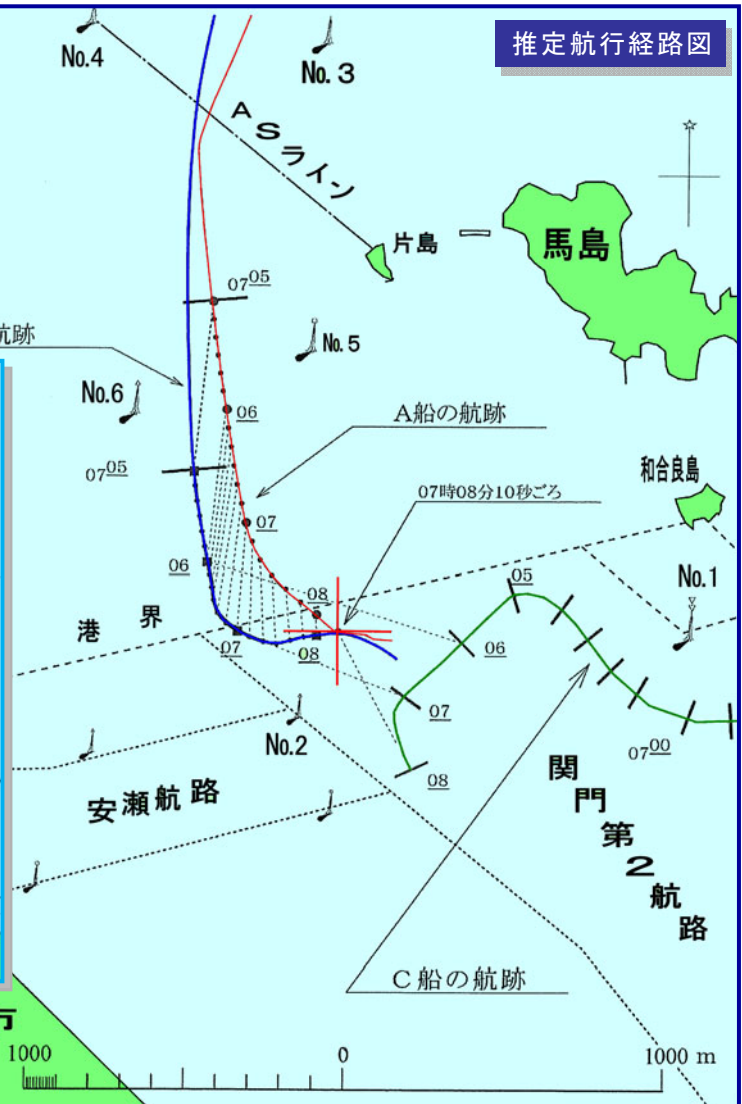
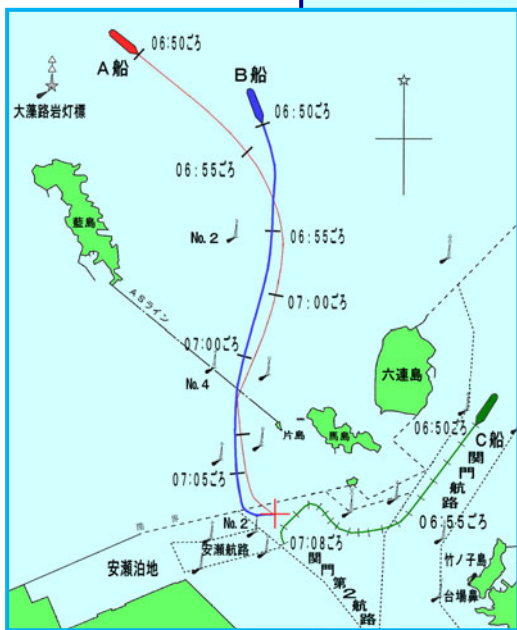
船首方位約132° 速力約11.8kn
で、A船の船首とB船の左舷船
首部が衝突

07時08分ごろ

船首方位約081° 速力約7.9kn
で、A船と衝突



推定航行経路図



北九州市
若松区

事故の発生に関する解析

本事故は、濃霧のため視界制限状態となった関門第2航路北西口付近において、A船及びB船が、六連島水路を相前後して南進中、一方、C船が関門第2航路を北進して安瀬航路に向かう予定で航行中、それぞれ互いの船舶の存在をレーダーのみで探知したものの、レーダーによる適切な見張りが行われず、各船が互いに著しく接近することとなったことに気付かず航行を続けたことにより発生したものと考えられます。

報告書では、本事故の発生に関与した要因について、次のとおり解析しています。

◆ A船、B船及びC船は、視界制限状態の中、船舶交通のふくそうする関門航路及び第2航路付近を航行

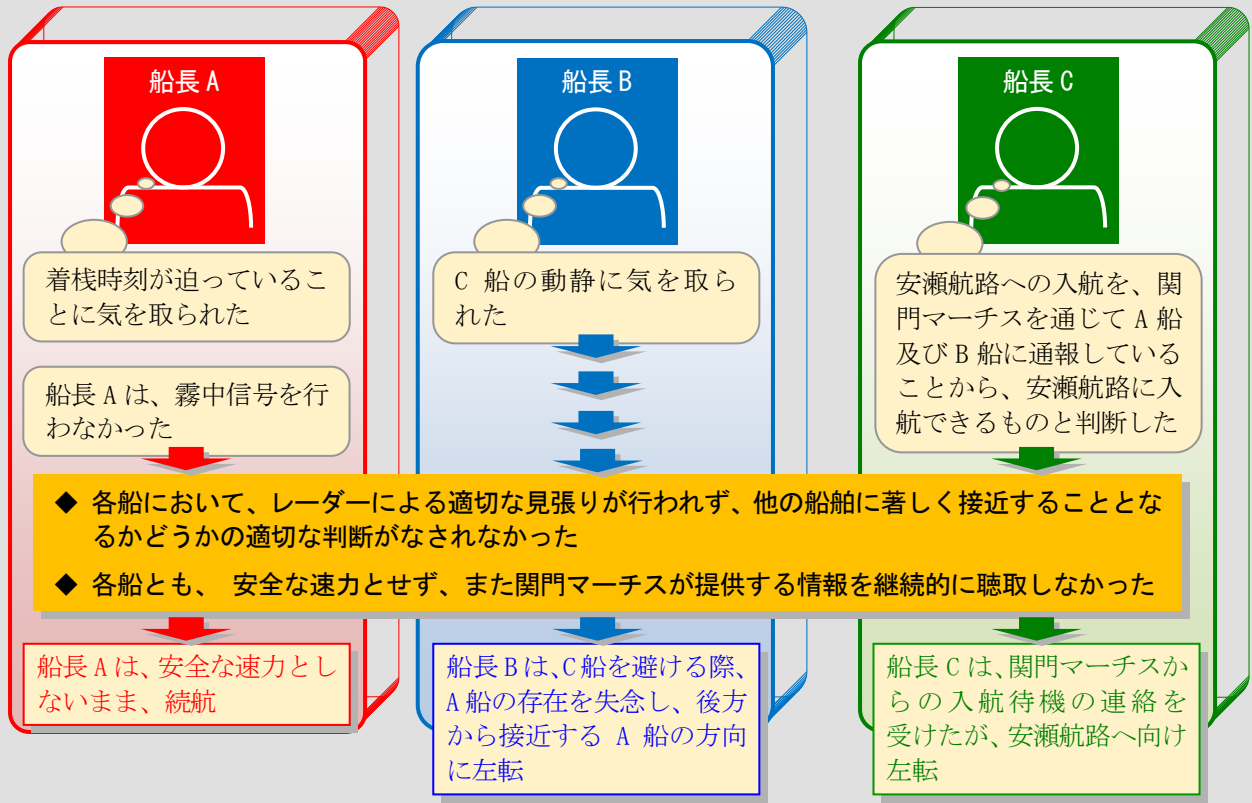
視界制限状態

海上衝突予防法の規定により

→ 各船は、当該他の船舶に著しく接近することとなるかどうか又は当該他の船舶と衝突するおそれがあるかどうかを判断しなければならず、また、他の船舶に著しく接近することとなり、又は他の船舶と衝突するおそれがあると判断した場合は、十分に余裕のある時期にこれらの事態を避けるための動作をとらなければならなかった

→ 各船は、霧中信号を行い、安全な速力としなければならなかった

◆ 関門マーチスは、A船、B船及びC船に対して、各船の動静に関する情報提供を行っていた



再発防止に向けて

当委員会は、同種事故の再発防止の観点から、次のとおり分析しています。

同種事故の再発防止に関する分析

A船、B船及びC船は、視界が制限された状況において、航路幅が制約され、船舶交通のふくそうする関門航路及び第2航路付近を航行するに当たり、レーダーによる適切な見張りを行って周囲の船舶の動静を十分に把握し、海上衝突予防法に定める航法を遵守するとともに、関門マーチスが提供する情報を十分に利用する必要があったものと考えられる。

◆ 視界制限時の安全航行のポイントは17ページで紹介しています

本事例の調査報告書は当委員会ホームページで公表しております。(平成22年1月29日公表)

http://www.mlit.go.jp/jtsb/ship/report/MA2010-1-29_2008mj0006.pdf