

# 船舶事故調査報告書

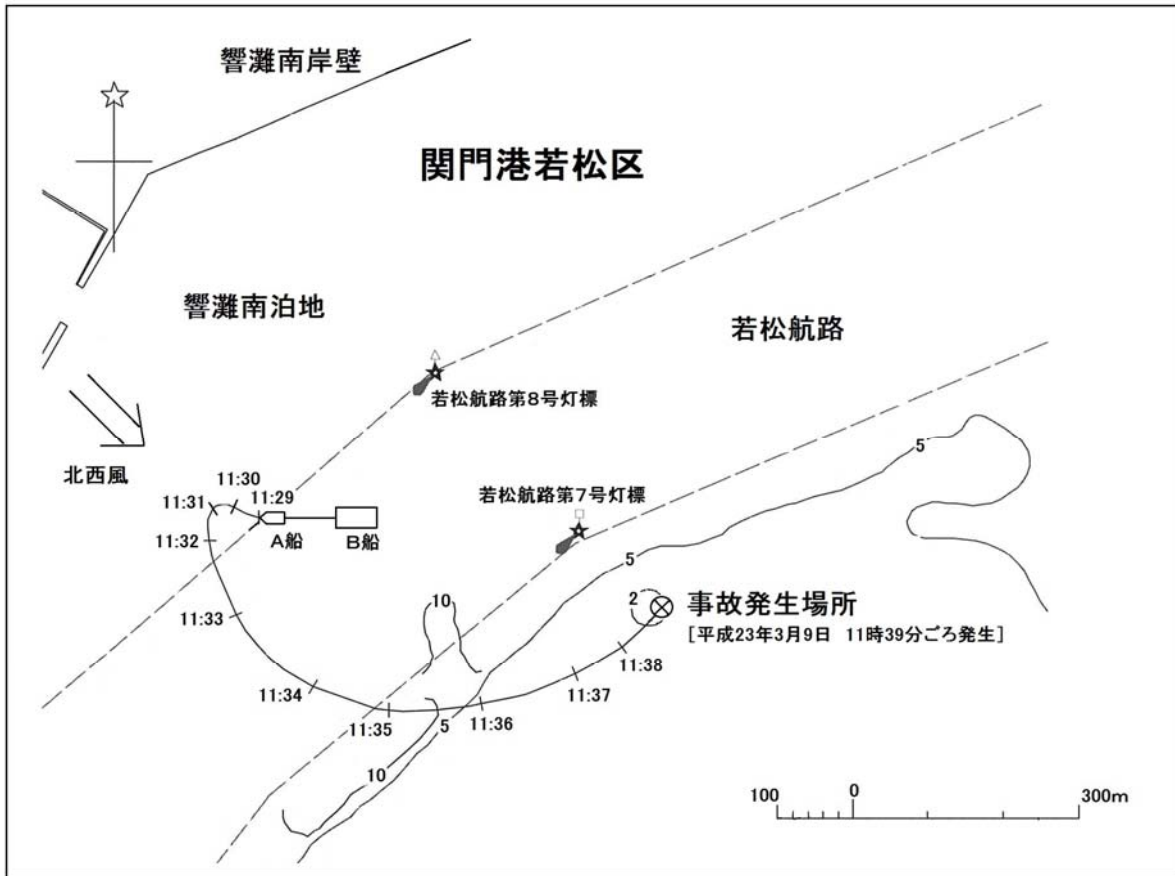
平成23年10月13日  
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決  
 委員 横山 鐵 男（部会長）  
 委員 庄 司 邦 昭  
 委員 石 川 敏 行

事故種類	乗揚
発生日時	平成23年3月9日 11時39分ごろ
発生場所	関門港若松区 若松航路第7号灯標から真方位135° 130m付近 （概位 北緯33° 55.6′ 東経130° 49.8′）
事故調査の経過	平成23年3月11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 引船 <sup>エムビーエス</sup> MBS NO.3（大韓民国籍）、238.72トン 7632060（IMO番号）、MBS CO., LTD. 32.30m×8.50m×3.80m、鋼 ディーゼル機関2基、2,352kW（合計）、1975年7月1日 B 浚渫船 NO.11 <sup>ダイシン</sup> DAI SHIN（大韓民国籍）、607トン なし、YANGSEUNG CONSTRUCTION CO., LTD. 48.0m（Lr）×12.0m×3.0m、鋼 非自航、1983年4月
乗組員等に関する情報	A 船長（大韓民国籍） 男性 56歳 三級航海士（大韓民国発給） 交付年月日 2006年10月4日 （2011年10月3日まで有効） 一等航海士（大韓民国籍） 男性 61歳 三級航海士（大韓民国発給） 交付年月日 2010年1月14日 （2015年1月13日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	A 船底に擦過傷 B なし
事故の経過	A船は、船長ほか4人が乗り組み、船長が操船指揮を執り、一等航海士を手動操舵に、甲板長を見張りにそれぞれ就け、無人のB船をえい航してA船引船列を構成し、関門港関門航路を西進中、荒天避泊するため、平成23年3月9日11時00分ごろ、関門港若松航路に向かった。 船長は、若松航路を航行中、関門港若松区 <sup>ひびきなだ</sup> 響灘 南泊地付近で避泊場所を検討するため、付近にいた巡視艇に助言を求めめるために連絡をとり、11時25分ごろ海上保安官2人が航行中のA船に乗船した。 船長は、海上保安官の助言に従い、若松航路の入口付近に移動すること

	<p>とし、11時29分ごろ、一等航海士に航路内で反転して若松航路の入口付近に向かうよう指示した。</p> <p>一等航海士は、風力5（8.0～10.7m/s）の北西風が吹いていたが、大舵角でゆっくり左転すれば若松航路内で反転できると思い、低速力で左転を開始した。</p> <p>船長は、若松航路の中央付近を左転中、響灘南泊地の北側にある響灘南岸壁に着岸中の船舶がいなかったため、海上保安官を介して港湾管理者の許可を得て避泊場所を響灘南岸壁に変更し、一等航海士に同岸壁に向かうよう指示した。</p> <p>一等航海士は、響灘南岸壁に向かうため左舵一杯としたが、予想以上に大回りすることになって航路内で回りきれないと思い、船長に報告しようとしたが、平成23年3月9日11時39分ごろ、若松航路第7号灯標から真方位135°130m付近において、若松航路外の浅所に乗り揚げた。</p> <p>船長は、衝撃を感じたので、一等航海士に指示して機関を停止させたが、間もなくA船が動かなくなった。</p> <p>A船及びB船は、タグボートによりえい航されて関門港若松区戸畑岸壁に着岸した。</p> <p>（付図1 航行経路図、付表1 AIS記録 参照）</p>								
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風向 北西、風力 5、視界 良好</p> <p>海象：波高 約1～2m、潮流 ほとんどなし、潮汐 満潮時</p>								
<p>その他の事項</p>	<p>A船の喫水は、船首約2.6m、船尾約2.8m、B船の喫水は、船首尾とも約2.5mであった。</p> <p>船長及び一等航海士は、いずれも若松航路を航行するのは初めてであった。</p> <p>A船は、操舵スタンド右隣に電子海図表示装置が設置され、航路、航路標識、水深等が表示されるほか、GPSプロッター及び測深機の機能も有していた。</p> <p>船長は、甲板長と共に操舵室右舷側後部にある海図台付近で避泊場所について海上保安官と海図を見ながら検討していた。</p> <p>一等航海士は、えい航していたB船の動きに注意を向けていたので、電子海図を見ていなかった。</p>								
<p>分析</p>	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="515 1518 815 1563">乗組員等の関与</td> <td data-bbox="815 1518 1457 1563">あり</td> </tr> <tr> <td data-bbox="515 1563 815 1608">船体・機関等の関与</td> <td data-bbox="815 1563 1457 1608">なし</td> </tr> <tr> <td data-bbox="515 1608 815 1653">気象・海象の関与</td> <td data-bbox="815 1608 1457 1653">あり</td> </tr> <tr> <td data-bbox="515 1653 815 2022">判明した事項の解析</td> <td data-bbox="815 1653 1457 2022"> <p>A船引船列は、風力5の北西風が吹く状況下の若松航路を航行中、同航路内で反転する際、船長が、一等航海士に対し、同航路内で反転するよう指示したのみであり、また、一等航海士が、大舵角で左転すれば若松航路内で反転できると思い込んで左転したことから、A船引船列が風力5の北西風を受けて圧流され、若松航路内で反転できずに航路外に出てA船が航路外の浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p> </td> </tr> </table>	乗組員等の関与	あり	船体・機関等の関与	なし	気象・海象の関与	あり	判明した事項の解析	<p>A船引船列は、風力5の北西風が吹く状況下の若松航路を航行中、同航路内で反転する際、船長が、一等航海士に対し、同航路内で反転するよう指示したのみであり、また、一等航海士が、大舵角で左転すれば若松航路内で反転できると思い込んで左転したことから、A船引船列が風力5の北西風を受けて圧流され、若松航路内で反転できずに航路外に出てA船が航路外の浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p>
乗組員等の関与	あり								
船体・機関等の関与	なし								
気象・海象の関与	あり								
判明した事項の解析	<p>A船引船列は、風力5の北西風が吹く状況下の若松航路を航行中、同航路内で反転する際、船長が、一等航海士に対し、同航路内で反転するよう指示したのみであり、また、一等航海士が、大舵角で左転すれば若松航路内で反転できると思い込んで左転したことから、A船引船列が風力5の北西風を受けて圧流され、若松航路内で反転できずに航路外に出てA船が航路外の浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p>								

原因	<p>本事故は、A船引船列が、風力5の北西風が吹く状況下の若松航路を航行中、同航路内で反転する際、船長が、一等航海士に対し、同航路内で反転するよう指示したのみであり、また、一等航海士が、大舵角で左転すれば若松航路内で反転できると思い込んで左転したため、A船引船列が風を受けて圧流され、若松航路内で反転できずに航路外に出てA船が航路外の浅所に乗り揚げ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"> <li>・ 引船列の操船者は、風の影響を考慮した操船を行うこと。</li> <li>・ 船位を確認して圧流の状況を把握しておくこと。</li> </ul>

## 付図1 航行経路図



## 付表1 AIS記録

時刻 (時:分:秒)	緯度 (° -' -")	経度 (° -' -")	船首方位 (°)	対地針路 (°)	対地速力 (kn)
11:29:02	033-55-36.9	130-49-27.9	511	264.1	0.9
11:31:02	033-55-37.4	130-49-25.7	511	251.9	0.7
11:33:12	033-55-32.7	130-49-26.8	511	150.2	4.6
11:35:12	033-55-28.5	130-49-35.6	511	090.9	4.0
11:37:12	033-55-30.2	130-49-44.4	511	061.0	3.0
11:39:12	033-55-33.7	130-49-49.3	511	048.1	1.5
11:39:32	033-55-33.6	130-49-49.5	511	098.0	0.5
11:40:03	033-55-33.4	130-49-49.6	511	130.3	0

\* 船首方位はエラー表示である。