

船舶事故調査報告書

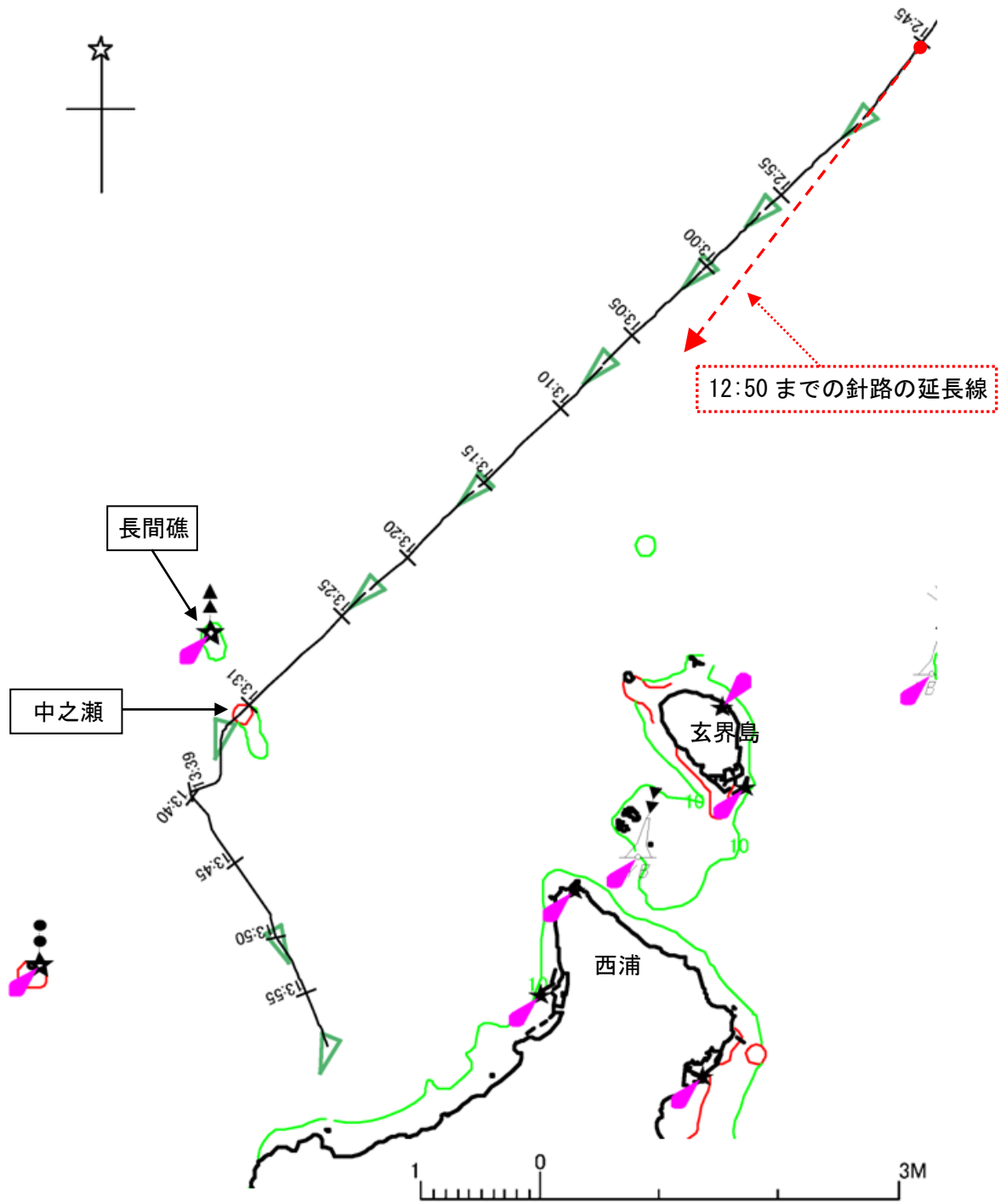
平成25年1月10日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 横山 鐵男（部会長）
 委員 庄 司 邦 昭
 委員 根 本 美 奈

事故種類	乗揚
発生日時	平成24年1月22日 13時31分ごろ
発生場所	福岡県福岡市玄界島西方沖 福岡市所在の西浦岬灯台から真方位300°5,700m付近 （概位 北緯33°41.5′ 東経130°09.3′）
事故調査の経過	平成24年1月23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	貨物船 ^{ながはる} 長春丸、699トン 134467、株式会社ナガタニ商会 70.00m×11.50m×4.90m、鋼 ディーゼル機関、1,176kW、平成6年1月14日
乗組員等に関する情報	船長 男性 52歳 三級海技士（航海） 免許年月日 平成15年9月2日 免状交付年月日 平成19年11月1日 免状有効期間満了日 平成25年9月1日 三等航海士 男性 24歳 五級海技士（航海）（履歴限定） 免許年月日 平成22年6月2日 免状交付年月日 平成22年6月2日 免状有効期間満了日 平成27年6月1日
死傷者等	なし
損傷	船底部両舷に擦過傷、船底部左舷側に凹損及び亀裂9か所、左舷ビルジキール船尾側に曲損、プロペラ翼の先端部に欠損
事故の経過	本船は、船長、三等航海士ほか4人が乗り組み、セメント1,449tを積載し、三等航海士が、平成24年1月22日11時00分ごろ前直の船長から引き継いで単独の船橋当直に就き、福岡市北方沖を自動操舵により佐賀県唐津市唐津港に向けて南西進していたところ、右舷船首方に福岡湾に向けて南東進する貨物船を認めたので、12時50分ごろ自動操舵装置のダイヤルを回して右転し、同貨物船と左舷を対して通過したのちも、そのままの針路で航行した。

	<p>本船は、右転した針路で航行したので、予定針路線から徐々に右方に離れながら南西進していった。</p> <p>三等航海士は、当直交替時に船位を確認し、11時40分ごろ変針点で船位を確認しただけであり、その後は予定針路線が直線なので船位の確認を行わずに航行した。</p> <p>三等航海士は、約227°（真方位、以下同じ。）の対地針路、約10.5ノット（kn）の対地速力で航行中、3海里（M）レンジとしたレーダー画面の船首方の端に長間礁灯標の映像が現れたので、自動操舵装置のダイヤルを回して左転したが、ほぼそのままの針路及び速力で続航し、13時31分ごろ、長間礁南南東方にある中之瀬の底質が岩の浅所に乗り揚げ、それを通過した。</p> <p>船長は、船底部から複数回の振動を感じて昇橋し、中之瀬への乗揚を知り、船体が左舷に傾斜してきたので、左転して陸岸の浅所に向けて南南東進中、傾斜が更に大きくなって横転の危険を感じ、海上保安庁へ救助を要請するとともに関係先への連絡を行った。</p> <p>本船は、玄界島の南西方約4M付近に投錨し、船長ほか乗組員5人は、14時22分ごろ救助要請の無線を傍受した水産庁漁業取締船により全員が救助された。</p> <p>（付図1 AIS記録による航跡図、付表1 AIS記録（抜粋）参照）</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 北西、風速 約10m/s、視界 良好</p> <p>海象：波高 約2～3m、潮汐 下げ潮の末期、潮高 約68cm（福岡市博多港）</p> <p>対馬海峡には、本事故発生時、海上風警報が発表されていた。</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船の喫水は、船首約3.54m、船尾約5.06mであった。</p> <p>船橋当直は、船長、一等航海士及び三等航海士の3人による単独での4時間交替の3直制であった。</p> <p>三等航海士は、本事故9日前の平成24年1月13日に本船へ乗船し、九州方面への航海は2回目であった。</p> <p>船長が海図に書いていた事故発生海域付近における予定針路線は、215°で福岡県宗像市大島の北西方約1Mから玄界島の北西方約1Mに向かい、その後、左転し、福岡県糸島市姫島の北方約0.5Mに向かうものであった。</p> <p>本船は、乗揚から2日後の平成24年1月24日07時04分ごろに左舷に横転して沈没したが、後日、引き揚げられて広島県江田島市で解撤処分された。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象の関与</p>	<p>あり</p> <p>なし</p> <p>なし</p>

<p>判明した事項の解析</p>	<p>本船は、玄界島北方沖を南西進中、三等航海士が、右舷船首方に南東進する貨物船を認めて右転し、同貨物船と左舷を対して通過後も予定針路に戻さずに航行していたが、船位の確認を行っていなかったことから、中之瀬に向けて航行し、中之瀬に乗り揚げたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、玄界島北方沖を南西進中、三等航海士が、右舷船首方に貨物船を認めて右転し、同貨物船と左舷を対して通過後も予定針路に戻さずに航行していたが、船位の確認を行っていなかったため、中之瀬に向けて航行し、中之瀬に乗り揚げたことにより発生したものと考えられる。</p>
<p>参考</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"> ・ 他船を避航した場合には、船位を確認して速やかに予定針路線に戻すこと。 ・ 浅瀬等障害物の付近を航行する場合には、継続して船位の確認を行い、自船の航行方向の安全を確認すること。

付図1 AIS記録による航跡図



付表1 AIS記録(抜粋)

時刻 (時-分-秒)	船位		船首方位 (°)	対地針路 (°)	対地速力 (kn)
	緯度 (度-分-秒)	経度 (度-分-秒)			
12:40:01	033-47-46.4	130-16-43.2	219	220.6	10.4
12:45:00	033-47-05.5	130-16-05.1	218	218.1	10.7
12:50:01	033-46-24.7	130-15-26.5	229	227.4	10.2
12:55:01	033-45-49.2	130-14-40.7	227	226.5	10.4
12:57:32	033-45-31.1	130-14-17.9	226	224.3	10.8
13:00:01	033-45-13.2	130-13-55.8	229	220.4	10.3
13:02:30	033-44-55.7	130-13-33.3	228	225.4	10.3
13:05:01	033-44-38.2	130-13-11.1	226	224.7	10.2
13:07:21	033-44-21.5	130-12-51.3	225	224.7	10.0
13:10:00	033-44-02.2	130-12-28.7	232	226.9	10.7
13:12:41	033-43-43.8	130-12-04.9	229	224.3	10.6
13:15:20	033-43-24.6	130-11-42.0	229	228.1	10.1
13:17:21	033-43-11.0	130-11-23.8	229	227.6	10.7
13:20:41	033-42-47.2	130-10-56.2	231	222.2	10.3
13:22:41	033-42-33.5	130-10-37.1	229	229.2	10.4
13:25:00	033-42-17.0	130-10-16.5	224	226.9	10.5
13:27:41	033-41-57.5	130-09-52.4	228	226.2	10.9
13:28:00	033-41-55.1	130-09-49.3	229	225.9	10.7
13:29:41	033-41-42.9	130-09-33.5	224	224.6	10.6
13:31:00	033-41-33.1	130-09-21.8	231	226.8	10.5
13:31:47	033-41-28.4	130-09-15.7	241	234.0	5.4
13:34:22	033-41-14.9	130-09-04.7	187	187.3	8.0
13:40:01	033-40-46.6	130-08-47.6	135	130.4	5.0