

船舶事故調査報告書

平成25年5月23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8月23日 09時35分ごろ
発生場所	関門港小倉区内 福岡県北九州市所在の砂津防波堤灯台から真方位041°450m 付近 (概位 北緯33°53.8' 東経130°53.8')
事故調査の経過	平成24年8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。 原因関係者としての船長からの意見聴取は、本人が所在不明のため行わなかった。
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 ZHE ZHOU 208（カンボジア王国籍）、1,334トン 8514124（IMO番号）、MINGYUAN SHIPPING COMPANY LIMITED（セーシェル共和国籍） 70.69m×11.50m×6.70m、鋼 ディーゼル機関、720kW、1987年
乗組員等に関する情報	船長（中華人民共和国籍） 男性 42歳 暫定締約国資格受有者承認証 船長（カンボジア王国発給） 交付年月日 2012年8月13日 (2012年11月12日まで有効) 三等航海士（中華人民共和国籍） 男性 25歳 締約国資格受有者承認証 三等航海士（カンボジア王国発給） 交付年月日 2010年12月6日 (2015年8月12日まで有効)
死傷者等	なし
損傷	船底外板全般に擦過傷
事故の経過	本船は、船長、三等航海士ほか7人が乗り組み、関門港小倉区の砂津東部岸壁で鉄スクラップ1,310tを積載して離岸し、船首約4.28m、船尾約4.81mの喫水で大韓民国浦項港に向かった。 船長は、操船指揮を執って三等航海士に手動操舵を行わせ、砂津東部岸壁沖の砂津泊地で右回頭して船首を砂津航路の西口に向け、三等航海士に針路を保つよう指示を行い、可変ピッチプロペラの翼角（以下「翼角」という。）を前進5°、同10°及び同15°とし、増速

	<p>しながら砂津泊地を出航した。</p> <p>船長は、操舵装置の右舷側にある翼角コントローラーの後方付近に立って操船指揮を執り、三等航海士に関門海峡海上交通センター（以下「関門マーチス」という。）に位置通報を行うよう指示し、三等航海士が、VHF無線電話で出港時刻、仕向港、関門港の西口に向かって航行してAIS位置通報ラインを横切る予定であることを通報したところ、関門マーチスから大型の出航船があるとの助言を受けた。</p> <p>船長は、左舷船首方に‘金属会社の岸壁を離岸して出航しようとしている大型船’（以下「大型出航船」という。）を認め、関門港の西口に向かうのか、東口に向かうのかを確かめようとして大型出航船を見ながら、砂津航路の西口から同航路に入った。</p> <p>船長は、大型出航船の動静に注意を払っており、右転して砂津航路に沿った針路とすることを失念し、三等航海士が手動操舵で船長に指示された針路を保って直進していたところ、砂津航路の北側線を横切って航路から外れ、航路外を航行中、平成24年8月23日09時35分ごろ砂津航路北方の浅所に乗り揚げた。</p> <p>船長は、関門マーチス、代理店及び船舶所有者に本事故発生を連絡し、11時00分ごろ、本船は、来援したタグボートにより引き下ろされて離礁した。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風向 南東、風力 2、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の中央期、潮高 約76cm</p>
<p>その他の事項</p>	<p>海図W1263によれば、砂津航路は、関門航路と砂津泊地とを結ぶ航路であり、航路の北側線上に砂津航路第2号灯浮標（以下、砂津航路に設置された灯浮標の名称の「砂津航路」を省略する。）、第4号灯浮標及び第6号灯浮標が、南側線上に第1号灯浮標及び第5号灯浮標がそれぞれ設置されており、また、砂津航路の航路内の水深は約10mであるが、航路外の水深は約2.0～4.7mである。</p> <p>船長は、前日22日に砂津航路を通航して砂津東部岸壁に着岸しており、航路外の水深が浅いことを知っていた。</p> <p>船長は、本船のマストに進路信号の国際信号旗を掲げていなかった。</p> <p>三等航海士は、VHF無線電話が操舵装置の左上方の天井に設置されていたので、手動操舵を行いながら関門マーチスと交信することができた。</p> <p>（付表1 AIS記録（抜粋） 参照）</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>判明した事項の解析</p>	<p>あり</p> <p>なし</p> <p>なし</p> <p>本船は、関門港において、関門港の西口に向かう予定で砂津泊地を</p>

	出航する際、船長が、左舷船首方の大型出航船の動静に注意を払い、砂津航路に沿って右転することを失念したことから、砂津航路を外れて航路外を航行し、砂津航路北方の浅所に乗り揚げたものと考えられる。
原因	本事故は、関門港において、本船が、砂津泊地を出航する際、船長が、左舷船首方の大型出航船の動静に注意を払い、砂津航路に沿って右転することを失念したため、砂津航路を外れて航路外を航行し、砂津航路北方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。
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"> ・ 航路が定められている港を出入港する際は、航路を航行すること。 ・ 関門港を通過又は出入港するときは、進路信号の国際信号旗を掲げること。

付表1 A I S 記録（抜粋）

平成24年8月23日

時刻	北緯 (° - ' - ")	東経 (° - ' - ")	対地針路 (°)	対地速力 (ノット)
09:15:03	33-53-23.6	130-53-35.3	166	0.0
09:21:05	33-53-23.2	130-53-35.1	186	0.3
09:27:05	33-53-21.9	130-53-31.8	266	0.4
09:31:32	33-53-29.0	130-53-37.1	031	5.7
09:32:32	33-53-34.6	130-53-40.7	026	6.9
09:33:32	33-53-41.0	130-53-45.0	029	7.6
09:33:52	33-53-43.1	130-53-46.5	030	7.8
09:34:13	33-53-45.6	130-53-48.2	031	7.4
09:34:32	33-53-47.2	130-53-49.4	032	4.0
09:34:52	33-53-47.8	130-53-49.8	033	0.4
09:35:13	33-53-47.8	130-53-49.8	044	0.0