

船舶事故調査報告書

平成26年9月25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26年1月30日 23時30分ごろ
発生場所	山口県下関市梶栗町の海岸 下関市所在の安岡港甲防波堤灯台から真方位147° 1,100m 付近 (概位 北緯34° 00.9' 東経130° 55.0')
事故調査の経過	平成26年2月4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	油送船 <small>セウォン ナンバーワン</small> SEWON No.1（大韓民国籍）、180トン なし、SE WON INDUSTRY 24.21m (Lr) × 9.00m × 2.98m、鋼 ディーゼル機関、147kW、昭和63年5月
乗組員等に関する情報	船長（大韓民国籍） 男性 73歳 二級航海士（大韓民国発給） 交付年月日 2010年12月2日 (2015年12月1日まで有効)
死傷者等	なし
損傷	船底外板に擦過傷
事故の経過	本船は、船長ほか3人（全員大韓民国籍）が乗り組み、約3.5ノットの対地速力で大韓民国のYEO ^ヨ SU ^ス 港に向け、関門港の関門航路の六連島 ^{むつれ} 東方沖を北進していた。 本船は、関門航路第1号灯浮標西側を通過した頃、西南西方からの強い風に圧流されて陸岸に近づき始めたので、船長が、船首を西へ向けようと思い、左舵を取ったものの、舵角を示す指示器の針は中央を示し、動かなかった。 船長は、舵に不具合が発生したと考え、左右に何度も舵輪を回してみたが、舵角指示器の針が中央の位置から動かないので、操舵機が壊れたと思った。 船長は、舵の故障に気付いた時と同時ごろ、強風に圧流されて船首方向が変化しているにもかかわらず、GPSプロッターの画面に動きがないように見え、舵の故障に続いてGPSプロッターも壊れたと

	<p>思い、本船の正確な位置が分からなくなって不安を覚え、気が動転した。</p> <p>船長は、海上保安庁に救助要請の連絡を行い、巡視艇が到着したので、主機関を停止したが、強風で巡視艇が本船に近寄れず、平成26年1月30日23時30分ごろ、本船は、下関市綾羅木川<small>あやらぎ</small>の河口北の海岸に右舷側から乗り揚げた。</p> <p>本船は、31日朝、海上保安庁から連絡を受けたサルベージ会社の作業艇により、満潮時に離礁した。</p>
気象・海象	<p>気象：天気 曇り、風向 西南西、風力 4、視界 良好</p> <p>海象：波高 約3～4m、潮汐 下げ潮の中央期</p> <p>下関市には、本事故当時、強風注意報が発表されており、最大瞬間風速は10.9m/sであった。</p>
その他の事項	<p>本船は、昭和63年6月30日に建造され、油を貯蔵できる棧橋として使用されていた。</p> <p>本船の喫水は、船首約0.7m、船尾約1.5mであった。</p> <p>船長は、錨を船尾に置いてあったが、重くて動かせなかった。</p> <p>本船は、海外売船により、大韓民国関係機関から臨時航行許可証を取得し、大韓民国へ回航される途中であった。</p> <p>本船が乗り揚げた海岸は砂地であり、本船の船底の全体にわたって擦過傷があることをサルベージ会社のダイバーが確認した。</p> <p>ダイバーは、舵の下部ピントルの受けが外れていたことを確認したが、それが今回の乗揚によるものかは、分からなかった。</p> <p>海上保安庁は、本事故後に操舵機及びGPSプロッターの作動テストを行い、舵は問題なく作動したが、操舵室にある舵角指示器は動かなかったこと、及びGPSプロッターの表示器は正常であったことを確認した。</p> <p>船長は、関門航路の通航経験は20～30回ほどであった。</p>
分析 乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象の関与 判明した事項の解析	<p>あり</p> <p>あり</p> <p>あり</p> <p>本船は、関門港の関門航路第1号灯浮標西側を北進中、船長が、本船の舵角指示器が作動しなくなり、操舵機が故障したものと思い、同時にGPSプロッターが故障したと思い込み、本船の正確な位置が分からなくなって不安を覚え、海上保安庁へ救助を要請し、来援した巡視艇を見て主機関を停止したが、風で巡視艇が本船に近寄れず、西南西の風に圧流されたことから、綾羅木川の河口北の海岸に乗り揚げたものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、本船が、関門港の関門航路第1号灯浮標西側を北進中、船長が、本船の舵角指示器が作動しなくなり、操舵機が故障し</p>

	<p>たものと思ったことなどから、海上保安庁へ救助を要請し、来援した巡視艇を見て主機関を停止したが、風で巡視艇が本船に近寄れず、西南西の風に圧流されたため、綾羅木川の河口北の海岸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">・ 船長は、速力が遅く、風圧面積の大きい船舶を航行させる場合は、気象及び海象に注意すること。・ 船長は、救助要請により、救助が到着しても、確実に救助されると判断できるまでは、危険回避の努力を続けること。