

船舶事故調査報告書

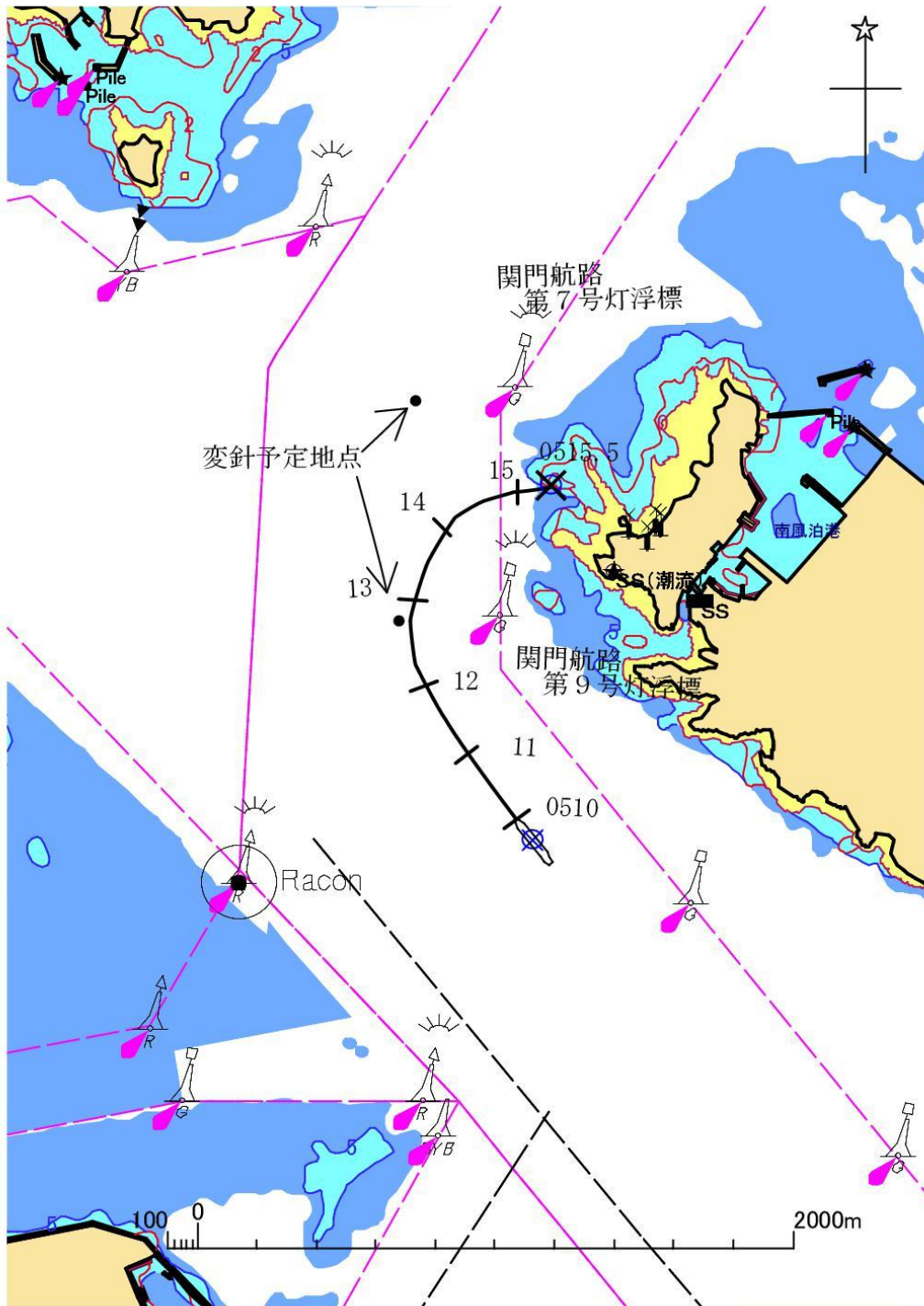
平成26年3月20日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 横山 鐵男（部会長）
 委員 庄司 邦昭
 委員 根本 美奈

事故種類	乗揚
発生日時	平成25年9月3日 05時15分ごろ
発生場所	山口県下関市竹ノ子島西方沖 下関市所在の台場鼻潮流信号所から真方位320° 340m付近 （概位 北緯33° 57.1′ 東経130° 52.3′）
事故調査の経過	平成25年9月3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 ^{アウトセーリング} OUTSAILING 8（マーシャル諸島共和国籍）、2,926トン 9546306（IMO番号）、JOIN LUCKY LTD.（中華人民共和国籍） 84.25m×14.50m×9.30m、鋼 ディーゼル機関、1,618kW、2009年（建造年）
乗組員等に関する情報	船長（中華人民共和国籍） 男性 35歳 暫定締約国資格受有者承認証 船長（マーシャル諸島共和国発給） 交付年月日 2013年7月12日 （2013年10月11日まで有効） 一等航海士（ベトナム社会主義共和国籍） 男性 35歳 締約国資格受有者承認証 船長（マーシャル諸島共和国発給） 交付年月日 2013年7月15日 （2017年1月1日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	船底外板に凹損及び擦過傷
事故の経過	本船は、本件船長及び一等航海士ほか12人が乗り組み、スティールコイル1,615tを積載し、船首約3.5m、船尾約4.0mの喫水により、平成25年9月3日03時40分ごろ関門港関門航路東口から入航し、関門航路を西口へ向けて航行していた。 本件船長は、関門航路に入航前の03時ごろから昇橋し、航路を通過し終わるまで在橋するつもりであり、関門航路入航時には二等航海士が、甲板員Aを手動操舵に当たらせ、当直航海士として操船指揮を執っていたが、何か問題が生じれば、対処する予定であった。 一等航海士は、04時30分ごろ二等航海士から航海当直を引き継

	<p>ぎ、甲板員Bを手動操舵に当たらせ、GPSプロッターに設定された予定針路線に沿って航行した。</p> <p>GPSプロッターには、予定針路線と予定変針点が設定されており、予定変針点へ約0.2海里に接近すれば、接近予報のブザーが鳴るようになっていた。</p> <p>一等航海士は、05時11分ごろ関門航路西口に向けて北西進中、GPSプロッターに設定されていた変針点（関門航路第9号灯浮標の西方）への接近予報のブザーが鳴ったので、ブザー音を消し、甲板員Bに右舵15°を取らせた。</p> <p>本件船長は、一等航海士に大丈夫かと声を掛け、一等航海士が大丈夫と応じ、右舵15°で右転を続けた後、不安を感じて左舵を取らせたが、05時15分ごろ、本船は、竹ノ子島西方沖の浅瀬に乗り揚げた。</p> <p>関門海峡海上交通センターは、本船に対し、乗揚の注意喚起をしていたが、乗揚を確認し、海上保安庁の関係部署に連絡した。</p> <p>本船は、翌4日07時30分にタグボートに引き降ろされ、ダイバーによる船底調査を実施した後、関門港六連島区にある沖合人工島岸壁に着岸した。</p> <p>（付図1 AIS記録による推定航行経路図、付表1 AIS記録（抜粋）参照）</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 雨、風向 北、風力 4、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の中央期</p> <p>日出時刻は、05時51分であった。</p> <p>強風及び大雨注意報が下関市に発表中であった。</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船は、船舶自動識別装置（AIS）を使用していた。</p> <p>本船は、乗揚前後に他船と接近する状況にはなかった。</p> <p>本船内の使用言語は、英語とされていたが、一等航海士は英語が堪能ではなく、中国語もできなかった。</p> <p>本船乗組員は、一等航海士がベトナム社会主義共和国籍、機関長がバングラデシュ人民共和国籍であるほかは、全て中華人民共和国籍であった。</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>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、関門航路西口付近を北進中、一等航海士が、GPSプロッターに設定していた変針点への接近予報のブザー音を聞き、関門航路第9号灯浮標の西方付近で右転を開始し、右転を続けたことから、竹ノ子島西方の浅瀬に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>本船は、関門航路第9号灯浮標の西方付近で右転を開始し、右転を</p>

	<p>続けていることから、一等航海士が関門航路第9号灯浮標の西方付近での変針後の針路を確認せずに変針した可能性があると考えられる。</p> <p>在橋していた本件船長は、一等航海士が右転を開始した際、大丈夫かと声を掛けたが、変針後の針路を確認し、直ちに指揮を交代して右転を止めれば、乗揚を回避できた可能性があると考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、本船が、関門航路西口付近を北進中、一等航海士が、GPSプロッターに設定していた変針点への接近予報のブザー音を聞き、関門航路第9号灯浮標の西方付近で右転を開始し、右転を続けたため、竹ノ子島西方の浅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>
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"> ・航海当直に入る際、事前に通峡計画等を十分に確認しておくこと。 ・船長は、狭水道を通航するとき、当直航海士の操船に不安を感じたときは、直ぐに指揮を執れるように準備をしておくこと。

付図1 A I S記録による推定航行経路図



付表1 A I S 記録 (抜粋)

平成25年9月3日

時刻 (時:分:秒)	北緯 (° -' -")	東経 (° -' -")	船首方位 (°)	対地針路 (°)	対地速力 (kn)
05:10:03	33-56-30.7	130-52-13.7	321	322.4	9.2
05:10:33	33-56-34.5	130-52-10.0	320	320.3	9.2
05:11:03	33-56-37.8	130-52-06.7	322	318.9	9.3
05:11:30	33-56-41.0	130-52-03.6	334	325.0	9.3
05:12:00	33-56-45.3	130-52-01.2	349	343.2	9.0
05:12:33	33-56-50.1	130-52-00.2	356	351.1	9.1
05:13:00	33-56-54.4	130-51-59.8	010	358.6	9.1
05:13:30	33-56-58.8	130-52-01.0	036	018.9	8.7
05:14:01	33-57-02.1	130-52-04.0	055	045.1	8.3
05:14:30	33-57-04.3	130-52-08.1	068	062.6	8.3
05:15:03	33-57-05.7	130-52-13.4	048	075.2	8.3
05:15:29	33-57-06.9	130-52-15.9	021	051.2	2.2

(注) 船位は、船橋上部に設置されたGPSアンテナの位置である。