

船舶事故調査報告書

平成26年3月27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

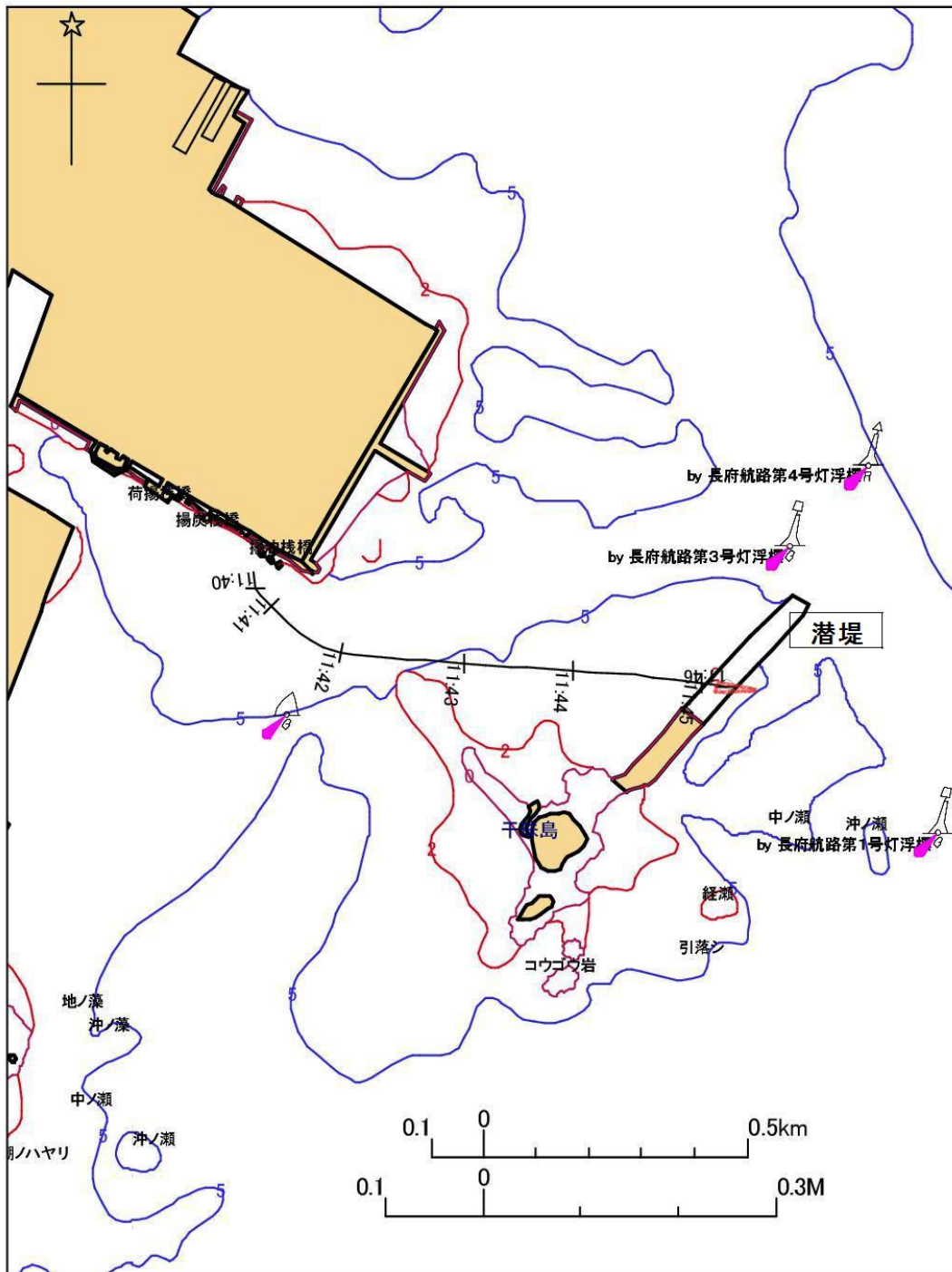
委員 根本 美奈

事故種類	乗揚
発生日時	平成25年7月8日 11時45分ごろ
発生場所	山口県下関市干珠島 ^{かんじゆ} 北東方沖 下関市所在の満珠島 ^{まんじゆ} 灯台から真方位278° 1,400m付近 (概位 北緯33° 59.8′ 東経131° 00.7′)
事故調査の経過	平成25年7月9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	油タンカー 周永丸 ^{しゅうえい} 、934トン 141050、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構、増永海運株式会社 74.07m (Lr) × 12.00m × 5.60m、鋼 ディーゼル機関、1,618kW、平成21年5月
乗組員等に関する情報	船長 男性 59歳 四級海技士（航海） 免許年月日 平成6年12月15日 免状交付年月日 平成21年9月28日 免状有効期間満了日 平成26年12月14日
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7人が乗り組み、関門港長府区の中国電力下関発電所揚油棧橋で荷揚げし、平成25年7月8日11時40分ごろ宇部港に向けて出港した。 本船は、船長が操舵に就き、機関長が主機関出力ハンドルを操作し、他の乗組員は上甲板上で荷役後の片付けに従事していた。 船長は、関門港長府区に入港する際、長府航路第3号灯浮標（以下、「長府航路」を冠する灯浮標名についてはこれを省略する。）及び第4号灯浮標を目標として進路を定めたことから、出港後も灯浮標を目標として進路を定めることにしていた。 船長は、出港してすぐ正船首に見えた灯浮標を第3号灯浮標と思い、同灯浮標に向け、対地速力7～8ノットで直進したところ、11時45分ごろ、船底に衝撃があり、本船の行きあしが止まったので、

	<p>乗り揚げたことが分かった。</p> <p>船長は、機関を中立にするように機関長へ指示を行い、船内に異常のないこと、及び乗揚場所が潜堤であることを確認し、潮の満ちるまで待ち、船尾バラストを船首側に移動した後、19時00分ごろ自力離礁した。</p> <p>本船は、19時20分ごろ関門港長府区の長府ふ頭に着岸し、ダイバーにより、船底外板に擦過傷があることが確認された。</p> <p>(付図1 推定航行経路図、付表1 AIS記録(抜粋) 参照)</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 北、風力 1、視界 良好</p> <p>海象：潮汐 下げ潮の中央期、潮高 約212cm</p>
その他の事項	<p>本船の喫水は、船首約1.70m、船尾約4.00mであった。</p> <p>船長は、通常、本船の二等航海士であるが、正規の船長が休暇のため、30日間を船長として勤務し、本事故発生当日は最終日だった。</p> <p>本船は、日本海事協会発行の安全管理システム規則にのっとりた適合認定書及び船舶安全管理認定書を取得しており、出港に関する手順書では、船長が見張りを行い、クォーターマスターが操舵を行うこととなっていたが、クォーターマスターは上甲板上で荷役後の片付け中であった。</p> <p>船長は、レーダーを0.25海里で作動させていたが、灯浮標を目標にして航行し、レーダー画面を見ていなかった。</p> <p>GPSプロッターは、スタンバイ状態だった。</p> <p>船長は、本事故後、30日間の船長としての業務をほぼ終え、次港の宇部港で正規の船長が乗船するので、本船の責任者として仕事をやり遂げたことに安堵し、気が緩んでいたかもしれないと思った。</p> <p>船長は、18歳から55歳までまぐろ漁船に乗船した後、本船を管理する会社に入社し、正規の船長の指示により、操舵を行って関門港長府区に入港した経験は、過去に3～4回あった。</p> <p>本船が乗り揚げた潜堤は、昭和40年に始まった埋立て工事(工業用地として利用する予定)に関連し、干珠島に接続する長さ570mの防波堤の建設が開始されたが、翌年に埋立て計画が変更(縮小)となり、工事が中止されるまでの間に建設された防波堤の土台部分であった。</p>
分析	<p>乗組員等の関与 あり</p> <p>船体・機関等の関与 なし</p> <p>気象・海象の関与 なし</p> <p>判明した事項の解析</p> <p>本船は、干珠島北東方沖を航行中、船長が、灯浮標を目標にして進路を定めており、第3号灯浮標と第4号灯浮標の間を航行する際、第1号灯浮標を第3号灯浮標と思い込んだことから、第1号灯浮標に向けて航行し、第1号灯浮標の手前にある潜堤に乗り揚げたものと考え</p>

	られる。
原因	<p>本事故は、本船が、干珠島北東方沖を航行中、船長が、灯浮標を目標にして進路を定めており、第3号灯浮標と第4号灯浮標の間を航行する際、第1号灯浮標を第3号灯浮標と思い込んだため、第1号灯浮標に向けて航行し、第1号灯浮標の手前にある潜堤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"> ・ 航行経験の少ない海域を航行する場合には、事前に水路調査を行うとともに、レーダーやGPSプロッターなどの航海機器を使用し、船位を確認しながら、航行すること。

付図1 推定航行経路図



付表1 A I S記録（抜粋）

時刻 (時:分:秒)	対地 速力(ノット)	北緯 (度-分-秒)	東経 (度-分-秒)	対地針路 (°)	船首方位 (°)
11:37:09	0.7	+033-59-56.4	+131-00-09.0	199.1	104
11:40:59	3.6	+033-59-54.9	+131-00-09.6	142.1	136
11:41:19	4.5	+033-59-53.9	+131-00-10.8	135.7	134
11:41:41	5.2	+033-59-52.6	+131-00-12.4	131.7	117
11:41:59	5.5	+033-59-51.7	+131-00-14.1	117.6	101
11:42:19	5.9	+033-59-51.3	+131-00-16.4	099.6	097
11:42:49	6.6	+033-59-51.0	+131-00-20.3	095.2	095
11:43:19	7.2	+033-59-50.7	+131-00-24.5	094.5	095
11:43:40	7.6	+033-59-50.5	+131-00-27.8	093.7	094
11:43:59	7.7	+033-59-50.4	+131-00-30.6	093.9	094
11:44:19	7.8	+033-59-50.2	+131-00-33.7	093.6	094
11:44:49	7.9	+033-59-49.9	+131-00-38.5	096.6	099
11:45:11	8.0	+033-59-49.5	+131-00-41.9	097.9	100
11:45:29	3.6	+033-59-49.3	+131-00-43.6	097.5	101
11:45:49	0.2	+033-59-49.3	+131-00-43.8	097.6	099
11:46:10	0	+033-59-49.3	+131-00-43.8	097.3	099

(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。