

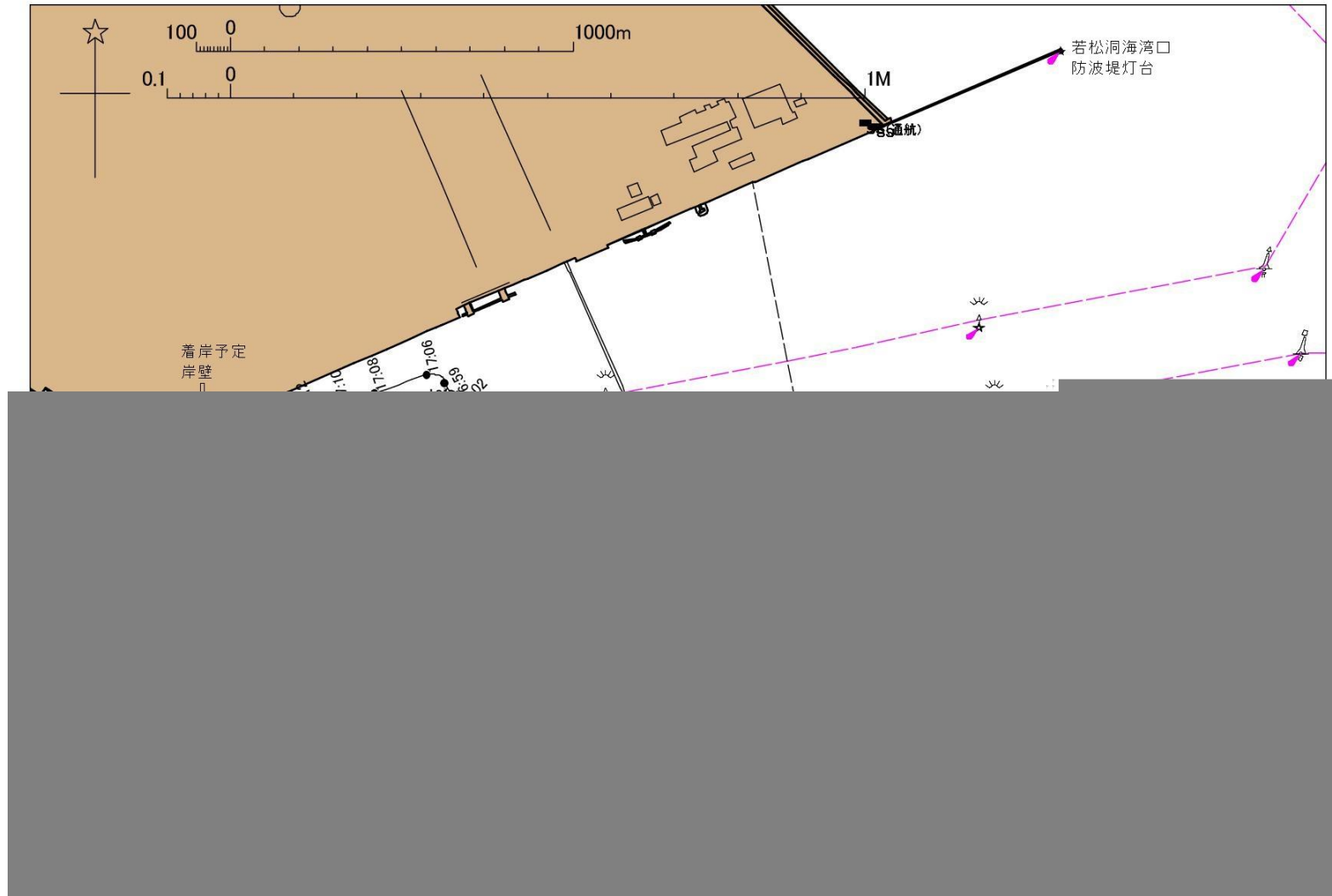
船舶事故等調査報告書

平成26年5月29日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

| | |
|-------------|--|
| 事故等番号 | 2014門第14号 |
| 事故等種類 | 乗揚 |
| 発生日時 | 平成26年2月4日 17時42分ごろ |
| 発生場所 | 関門港若松区 福岡県北九州市所在の ^{わかまつどうかいわんこう} 若松洞海湾口防波堤灯台から真方位230° 1.4海里付近 (概位 北緯33°55.6′ 東経130°49.8′) |
| 事故等調査の経過 | 平成26年2月6日、本事故の調査を担当する主管調査官（門司事務所）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 | 貨物船 ^{ドンニ} DONG NI（中華人民共和国籍）、2,640トン |
| 船舶番号、船舶所有者等 | 9420215（IMO番号）、NINGBO WANZHOU MARINE CO.,LTD |
| 乗組員等に関する情報 | 船長（中華人民共和国籍）、免状不詳 |
| 死傷者等 | なし |
| 損傷 | 船尾船底に擦過傷 |
| 事故等の経過 | <p>本船は、船長ほか13人が乗り組み、船長が操船指揮を執り、三等航海士を手動操舵に就け、関門港若松第5区の響灘南岸壁を離れようとして抜錨を始めたところ、本船の左舷錨に海底に沈んでいた他の錨鎖が絡まり、絡みをとる作業に時間を要したため、若松航路から出航できる制限時刻の16時30分を過ぎ、若松航路外（概位 北緯33°55.9′ 東経130°49.9′）で投錨した。</p> <p>船長は、投錨中、本船の代理店担当者から再び同じ場所に着岸するようにとの連絡を受け、再び着岸作業を行ったが、本船は、風力6の北西風を受け、若松航路第8号灯浮標付近まで圧流された。</p> <p>船長は、若松航路第8号灯浮標との衝突を避けようとして左舵一杯を取り、微速前進として航行し、再び左転して着岸作業を行おうとして若松航路を横断中、若松航路第7号灯浮標に接近したため、同灯浮標との衝突を避けるために機関を中立にしたが、本船は、北西風に圧流され、平成26年2月4日17時42分ごろ若松航路第7号灯浮標付近の浅瀬に乗り揚げた。</p> <p>本船は、18時05分ごろからバラスト水の排出を始め、20時48分ごろ自力で離礁した。</p> |
| 気象・海象 | <p>気象：天気 曇り、風向 北西、風力 6、視界 良好</p> <p>海象：潮汐 下げ潮の末期</p> <p>日没時刻：17時50分</p> |
| その他の事項 | 本船は、本事故当時、軽荷状態であり、喫水は、船首約1.95 |

| | |
|---|--|
| | <p>m、船尾約4.35mであった。</p> <p>洞海湾（若松航路及び奥洞海航路）は、船舶交通の安全と円滑化を図るため、港則法に基づき、航行管制が行われている。</p> <p>若松航路からの次の出航開始時刻は、18時30分であった。</p> <p>本船は、本事故発生前、微速力前進のため、舵効きが悪かった。</p> <p>（付図1 推定航行経路図、付表1 本船の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>あり</p> <p>本船は、関門港若松区の響灘岸壁に向けて同区を航行中、風力6の北西風に圧流されたことから、若松航路第7号灯浮標付近の浅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、関門港若松区の響灘岸壁に向けて同区を航行中、風力6の北西風に圧流されたため、若松航路第7号灯浮標付近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> |
| <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"> ・着岸作業を行う場合は、風による圧流を考慮すること。 |

付図1 推定航行経路図



付表 1 本船のAIS記録(抜粋)

| 時刻 (時:分:秒) | 北緯 (° -' -") | 東経 (° -' -") | 船首方位 (°) | 対地針路 (°) | 対地速力 (kn) |
|---------------|-----------------|-----------------|-------------|-------------|--------------|
| 17:05:05 | 33-55-57.3 | 130-49-52.2 | 281 | 317.7 | 1.4 |
| 17:10:16 | 33-55-54.8 | 130-49-40.0 | 253 | 252.3 | 1.5 |
| 17:15:16 | 33-55-52.4 | 130-49-32.1 | 269 | 256.8 | 1.1 |
| 17:20:03 | 33-55-51.5 | 130-49-32.4 | 226 | 070.0 | 0.8 |
| 17:25:06 | 33-55-50.7 | 130-49-36.6 | 202 | 114.0 | 1.0 |
| 17:32:02 | 33-55-43.0 | 130-49-38.5 | 236 | 220.8 | 3.8 |
| 17:35:06 | 33-55-40.1 | 130-49-27.8 | 286 | 242.1 | 0.5 |
| 17:36:15 | 33-55-39.7 | 130-49-30.0 | 266 | 088.1 | 2.9 |
| 17:37:01 | 33-55-40.5 | 130-49-32.7 | 235 | 059.3 | 3.1 |
| 17:38:03 | 33-55-41.6 | 130-49-34.4 | 190 | 043.7 | 0.3 |
| 17:39:06 | 33-55-39.2 | 130-49-34.8 | 143 | 160.6 | 4.2 |
| 17:40:06 | 33-55-35.8 | 130-49-39.4 | 119 | 125.9 | 5.8 |
| 17:41:03 | 33-55-34.0 | 130-49-45.5 | 085 | 087.0 | 5.3 |
| 17:41:29 | 33-55-34.0 | 130-49-46.7 | 083 | 104.7 | 0.1 |
| 17:41:56 | 33-55-34.0 | 130-49-46.7 | 083 | 123.4 | 0.1 |
| 17:42:15 | 33-55-34.0 | 130-49-46.7 | 083 | 124.4 | 0.0 |

(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。