

船舶事故調査報告書

平成29年5月25日  
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	乗揚
発生日時	平成29年2月15日 10時42分ごろ
発生場所	関門港若松第5区 製鉄戸畑泊地導灯（前灯）から真方位078° 1.2海里付近 （概位 北緯33° 55.3′ 東経130° 52.4′）
事故の概要	ケミカルタンカー109 HYODONG CHEMIは、出航中、浅瀬に乗り揚げた。
事故調査の経過	平成29年2月15日、主管調査官（門司事務所）を指名原因関係者から意見聴取実施済
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等	ケミカルタンカー 109 HYODONG CHEMI（大韓民国籍）、2,440トン 9253997（IMO番号）、DONG BO SHIPPING CO.,LTD
乗組員等に関する情報	船長（大韓民国籍）、1級航海士免状（大韓民国発給）
負傷者	なし
損傷	右舷船尾船底部外板に擦過傷
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南南西、風力 3、視界 良好 海象：波高 約0.3m、潮汐 上げ潮の中央期、潮高 約85cm （日明）、潮流 西流約1.1ノット（kn）（関門航路第18号灯浮標付近）
事故の経過	<p>本船は、船長ほか12人（大韓民国籍9人、インドネシア共和国籍3人）が乗り組み、コールタール約3,000tを積載し、船長が操船指揮に当たり、関門港若松第5区の企業棧橋を離れた。</p> <p>本船は、船長が、関門海峡海上交通センター（以下「関門マーチス」という。）から関門航路内の東航船3隻が通過した後、関門航路に入航して西航するように指示を受け、北九州市堺川の水路内を関門航路に向けて約6.5knの速力（対地速力、以下同じ。）で手動操舵により東北東進した。</p> <p>船長は、堺川の水路出口に差し掛かった頃、関門マーチスから関門航路内の東航船4隻目の通過を待ち、関門航路に入航するように指示を受けて減速した。</p> <p>本船は、堺川の水路出口付近において、約1.5knの速力で東北東進しながら東航船の通過を待っていたところ、北西方に圧流され始め、船長が全速力後進及び操舵により船位の維持を試みたものの、堺川第2号灯浮標北西方の浅所に乗り揚げた。</p> <p>船長は、本船が自力で離礁できなかったため、船舶代理店にタグボートの手配を要請し、VHF無線電話で関門マーチスに本事故の発生</p>

	<p>を通報した。</p> <p>本船は、タグボートに曳かれて離礁し、若松港口信号所の南東方沖に錨泊した。</p> <p>船長は、関門航路第18号灯浮標付近の潮流を推算していたが、本事故当時、推算値以上の潮流を感じた。</p> <p>船長は、堺川第2号灯浮標北西方に浅瀬が拡張していることを知っていた。</p> <p>本船の喫水は、船首約5.3m、船尾約6.1mであった。</p> <p>海図W135（関門海峡）によれば、本事故発生場所は、底質が岩、水深が約4.1～5.0mである。</p>
<b>分析</b>	<p>本船は、堺川泊地の出口付近において、約1.5knの行きあしで東北東進中、潮流（西流）により圧流されたことから、堺川第2号灯浮標北西方の浅瀬に乗り揚げたものと考えられる。</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、本船が、堺川泊地の出口付近において、約1.5knの行きあしで東北東進中、潮流（西流）により圧流されたため、堺川第2号灯浮標北西方の浅瀬に乗り揚げたものと考えられる。</p>
<b>参考</b>	<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"> <li>・潮流の影響が顕著な水域では、投錨準備をしておくこと。</li> </ul>