

船舶事故調査報告書

平成30年8月22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30年3月17日 13時52分ごろ
発生場所	福岡県北九州市 藍島 ^{あいの} 南方沖 馬島 ^{うましま} 港西防波堤灯台から真方位263° 1.3海里付近 (概位 北緯33° 57.7′ 東経130° 49.7′)
事故の概要	コンテナ船 ^{シノコークトキョー} SINOKOR TOKYOは、南進中、浅所に乗り揚げた。
事故調査の経過	平成30年3月19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	コンテナ船 SINOKOR TOKYO（大韓民国籍）、9,030トン 9179464（IMO番号）、SINOKOR MERCHANT MARINE CO.,LTD
乗組員等に関する情報	船長（大韓民国籍）、1級航海士（大韓民国発給）
負傷者	なし
損傷	船底外板に擦過傷
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 東、風力 1、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の末期
事故の経過	<p>本船は、船長ほか18人（大韓民国籍9人、フィリピン共和国籍9人）が乗り組み、コンテナ約600個を積載し、宮城県仙台塩釜港に向けて藍島東方沖を約13.5ノットの対地速力で南進していた。</p> <p>船長は、関門第2航路西口から入航して関門航路東口から出航する予定で、関門第2航路及び関門航路通航に備え、昇橋して操船に当たっていた。</p> <p>本船は、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、関門第2航路西口から西方に出航する船舶（以下「西航船」という。）があり、西航船が本船と右舷対右舷で通過することを希望しているとの情報提供を受けた。</p> <p>船長は、目視及びレーダーで西航船を確認したところ、西航船がそのままの針路及び速力で航行した場合、本船の速力であれば、西航船の前方を通った後に左転して西航船と左舷対左舷で通過し、関門第2航路の右側から入航できると思い、関門マーチスに対して西航船と左舷対左舷で通過したいとの希望を伝えた。</p> <p>関門マーチスは、本船に対し、西航船は既に本船の前方を通過しようとする状態であり、西航船が右舷対右舷で通過することを希望していることについて、再度情報提供を行った。</p> <p>船長は、関門マーチスとの交信を続けているうちに西航船が左転し、西航船の前方を通過して関門航路西口に向かうことが困難となったので、本船を右旋回で1周させる間に西航船の通過を待ち、その</p>

	<p>後、関門第2航路から入航することとした。</p> <p>本船は、機関停止と同時に右舵一杯として右旋回していたところ、藍島南方沖の浅所に乗り揚げた。</p> <p>本船の喫水は、船首約8.5m、船尾約9.1mであった。</p> <p>船長は、関門マーチスからの西航船の情報を受けた際、早めに減速していれば、西航船と十分な船間距離を確保して通過できたかもしれないと本事故後に思った。</p> <p>船長は、潮流の影響で旋回径が大きくなり、浅所域に向かって圧流されたのではないかと本事故後に思った。</p>
分析	<p>本船は、藍島東方沖を南進中、関門マーチスから、西航船が本船と右舷対右舷で通過することを希望しているとの情報提供を受けていたものの、船長が、西航船と左舷対左舷で通過できるものと思い、同じ針路及び速力で航行したことから、西航船の前方を通過して関門第2航路西口に向かうことが困難となり、旋回して西航船の通過を待っていたところ、潮流の影響で旋回径が大きくなり、浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、本船が、藍島東方沖を南進中、関門マーチスから、西航船が本船と右舷対右舷で通過することを希望しているとの情報提供を受けていたものの、船長が、西航船と左舷対左舷で通過できるものと思い、同じ針路及び速力で航行したため、西航船の前方を通過して関門第2航路西口に向かうことが困難となり、旋回して西航船の通過を待っていたところ、潮流の影響で旋回径が大きくなり、浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p>
再発防止策	<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"> ・ 船首方を通過する他船とは、十分な船間距離を確保すること。 ・ 海上交通センターから提供される情報を活用して適切な操船の判断を行うこと。