

# 船舶事故調査報告書

令和3年7月21日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委員 佐藤 雄二（部会長）

委員 田村 兼吉

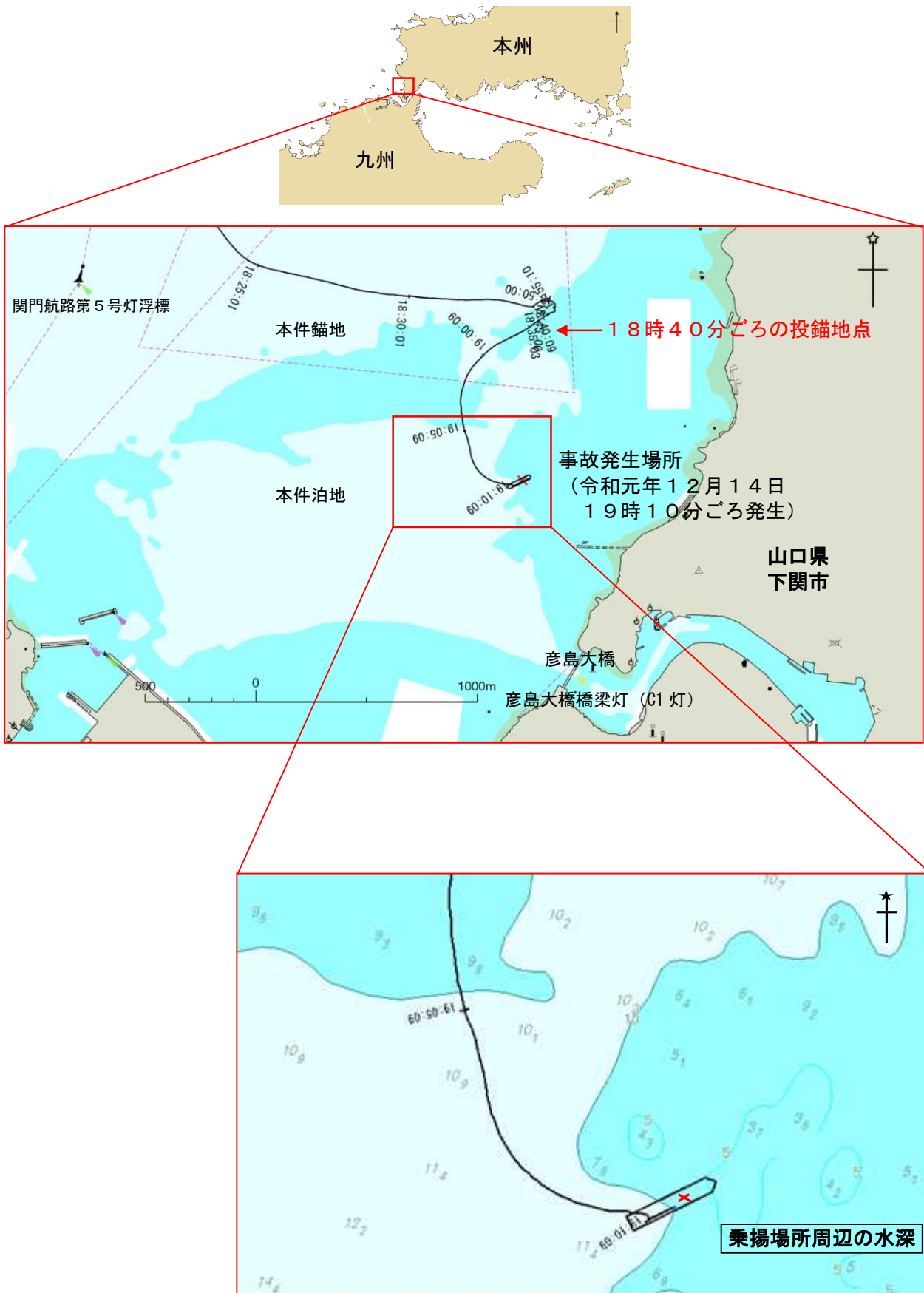
委員 岡本 満喜子

事故種類	乗揚
発生日時	令和元年12月14日 19時10分ごろ
発生場所	山口県下関市彦島大橋北北西方沖 彦島大橋橋梁灯（C1灯）から真方位344°900m付近 （概位 北緯33°57.6′ 東経130°54.2′）
事故の概要	貨物船SIAM SUCCESSは、反転中、彦島大橋北北西方沖の浅所に乗り揚げた。 SIAM SUCCESSは、左舷ビルジキールの曲損等を生じた。
事故調査の経過	令和元年12月16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 SIAM SUCCESS（パナマ共和国籍）、7,404トン 9539339（IMO番号）、POLAR BEAR S.A. 115.33m×19.60m×11.40m、鋼 ディーゼル機関、3,900kW、2010年5月
乗組員等に関する情報	船長（フィリピン共和国籍） 70歳 締約国資格受有者承認証 船長（パナマ共和国発給） 交付年月日 2017年1月30日 （2021年6月30日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	左舷ビルジキールに曲損、右舷側外板に擦過傷
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南西、風力 2 海象：波向 東、波高 約0.3m、潮汐 上げ潮の中央期、潮流 東流約5.0ノット（kn）
事故の経過	本船は、船長ほか17人（全員フィリピン共和国籍）が乗り組み、石灰約11,550tを積載し、令和元年11月30日17時06分ごろ（現地時刻）関門港六連島区の検疫錨地（以下「本件錨地」という。）に向けてタイ王国コシチャン港を出港した。 本船は、船長、航海士及び操舵手が船橋当直に就き、レーダー2台（1及び0.75海里レンジ、いずれもヘッドアップ表示）、GPS2台及び音響測深機を作動し、手動操舵で12月14日18時25分ご

	<p>る本件錨地に至ったところ、予定していた錨泊場所に他の貨物船がいたので、他の錨泊場所を探しながら航行を続けた。</p> <p>船長は、18時40分ごろ本件錨地内の東側で錨泊場所を見つけて投錨したものの、周囲に貨物船約7隻がおり、また、同錨泊場所が浅所に近かったので、風の影響を受けた場合に危険であると考え、本件錨地内で左転を開始し、南方の六連島泊地（東側）（以下「本件泊地」という。）内で左転を終えて本件錨地に戻り錨泊場所を決める目的で、18時45分ごろ揚錨して航行を開始した。</p> <p>船長は、機関を極微速力前進として操船に当たり、19時00分ごろ本件錨地内で左舵を取り始めたところ、本件泊地内で前部甲板にいた乗組員からの報告で船底から異音がしていることを知り、機関を停止したものの、本船は、19時10分ごろ彦島大橋北北西方沖の浅所（以下「本件浅所」という。）に乗り揚げた。</p> <p>船長は、乗組員に損傷の状況、浸水及び油流出の有無を確認させるとともに海上保安庁に本事故の発生を通報した。</p> <p>本船は、21時50分ごろ来援したタグボートによって本件浅所から引き出され、自力で本件錨地まで航行した後、22時30分ごろ錨泊した。</p> <p>（付図1 航行経路図、付表1 本船のAIS記録（抜粋）、写真1 本船 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船は、本事故時、喫水が船首約8.68m、船尾約8.78mであった。</p> <p>船長は、本船に乗船するのが3回目で、関門航路及び本事故発生海域を航行した経験が豊富であり、本件泊地の東側に浅所があることを知っていたものの詳細な形状は知らなかったため、早めに左転を終えようと思っていた。</p> <p>船長は、操船に当たり思っていたより東流の潮の影響で船体が圧流されたと本事故後に思った。</p> <p>船長は、本事故発生前に潮流に関する情報を入手しており、その情報も考慮して慎重に操船すればよかったと本事故後に思った。</p>
<p><b>分析</b></p> <p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析</p>	<p>あり なし あり</p> <p>本船は、東流約5knの潮流がある状況下、本件泊地において反転中、船長が、本件泊地の東側に浅所が存在することを知っていたものの、浅所の詳細な形状を知らずに、左転を続けたことから、本件浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、夜間、東流約5knの潮流がある状況下、本船が本件泊地において反転中、船長が、本件泊地の東側に浅所が存在することを知</p>

	っていたものの、浅所の詳細な形状を知らずに、左転したため、本件浅所に乗り揚げたものと考えられる。
<b>再発防止策</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>・ 船橋当直者は、海図等を活用して浅所の形状を詳細に把握し、接近しないようにすること。</li><li>・ 船橋当直者は、潮流の影響を受ける状況下で針路を変更する場合、潮流の影響も考慮して余裕のある海域で針路を変更し、浅所等に接近しないようにすること。</li></ul>

付図1 航行経路図



付表 1 本船のAIS記録（抜粋）

時刻 (時：分：秒)	船位※		対地針路※ (°)	船首方位※ (°)	対地速力 (kn)
	北緯 (° ′ ″)	東経 (° ′ ″)			
18：25：01	33-58-10.4	130-53-24.6	115.0	104	5.2
18：30：01	33-58-05.8	130-53-51.3	094.0	095	4.2
18：35：03	33-58-04.3	130-54-13.4	081.0	131	1.2
18：40：09	33-58-05.2	130-54-14.8	072.0	162	0.1
18：45：10	33-58-05.2	130-54-16.0	097.0	186	0.3
18：50：00	33-58-04.2	130-54-17.1	195.0	226	0.4
18：55：10	33-58-03.1	130-54-15.9	239.0	240	1.2
19：00：09	33-57-57.2	130-54-04.5	225.0	223	2.5
19：05：09	33-57-46.1	130-54-01.2	164.0	164	2.2
19：10：09	33-57-38.0	130-54-09.8	144.0	064	0.0

※船位は、船橋上方に設置されたGPSアンテナの位置であり、GPSアンテナの位置情報は、船首から92m、船尾から23m、左舷から15m、右舷から4mであった。また、対地針路及び船首方位は真方位である。

写真 1 本船

