

船舶事故調査報告書

令和4年9月28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 | 令和4年4月29日 04時19分ごろ |
| 発生場所 | 山口県下関市竹ノ子島北西方沖 下関南風泊東防波堤灯台から真方位273°670m付近 (概位 北緯33°57.2′ 東経130°52.5′) |
| 事故の概要 | 貨物船SAYAKAは、関門港内で左旋回中、浅所に乗り揚げた。 |
| 事故調査の経過 | 令和4年5月2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手続実施済 |
| 事実情報 | |
| 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等 | 貨物船 SAYAKA（大韓民国籍）、1,470トン 9073000（IMO番号）、Yujin Shipping Co.,LTD |
| 乗組員等に関する情報 | 船長（大韓民国籍）、二級航海士免状（大韓民国発給） 航海士（ミャンマー連邦共和国籍）、締約国資格受有者承認証 二等 航海士（大韓民国発給） |
| 負傷者 | なし |
| 損傷 | 船首部船底外板に凹損及び擦過傷、右舷側ビルジキールに曲損 |
| 気象・海象 | 気象：天気 雨、風向 北東、風力 5、視程 約50m 海象：波高 約0.5m、潮汐 上げ潮の中央期、潮流 東流約1.0 ノット (kn) 山口県下関市には、令和4年4月25日16時27分に強風注意報 が発表され、本事故当時も継続中であった。 |
| 事故の経過 | <p>本船は、船長ほか7人（大韓民国籍2人、ミャンマー連邦共和国籍5人）が乗り組み、船首約1.7m、船尾約3.7mの喫水で、下関市六連島東方沖の検疫錨地（以下「本件錨地」という。）で錨泊する目的で、同島東方の関門港西口に向けて響灘を南南東進していた。</p> <p>単独で当直中の航海士は、荒天による船体動揺が激しく、船酔いの状態で操船に当たっており、船長から錨泊に備えて使用燃料油をC重油からA重油に切り替える作業（以下「本件作業」という。）の開始時間を機関当直者に知らせるよう指示されていたものの、その時間を知らせることを失念していた。</p> <p>船長は、関門港西口までの距離が約2海里（M）となったときに昇橋したところ、本件作業が行われていないことを知り、本件作業を行うよう、機関当直者に指示した。</p> <p>本船は、船長が、0.75Mレンジとしたレーダーの前で操船指揮をとり、本件作業が完了するまで関門港内を航行しながら時間調整を行う目的で、航海士が手動操舵に、機関長がエンジンテレグラフ操作にそれぞれ当たり、関門港に入港し、約10knの対地速力で関門航路</p> |

| | |
|---------------------|--|
| | <p>を南南東進した後、関門航路を出て本件錨地西方沖に至り、右転して竹ノ子島北方沖に向かって南西進を始めた。</p> <p>本船は、関門航路外の竹ノ子島北北西方沖約500mを南西進中、船長が、レーダー画面を見て同島まで距離があるように見えたので、左旋回できると思い、反転して本件錨地に向かう目的で、左舵20°を取って左旋回を開始した。</p> <p>関門海峡海上交通センターは、本船が竹ノ子島に向かっていることに気づき、本船に国際VHF無線電話で危険である旨の情報提供を行った。</p> <p>船長は、乗揚の危険を感じ、主機を全速力後進として左舵一杯としたものの、竹ノ子島北西方沖の浅所に乗り揚げた。</p> <p>本船は、船長が、海上保安庁に本事故の発生を通報した後、浸水がないことを確認し、バラスタンクの排水作業を行ったところ離礁したので、自力航行により本件錨地に向かい錨泊した。</p> <p>船長は、北東風と東流に船体が圧流され、本船の旋回径が考えていたよりも大きくなったと本事故後に思った。</p> <p>船長は、本事故当時、竹ノ子島北西方沖の浅所の存在、及び強い北東風と東流があることは分かっていたので、圧流を考慮し、関門港外で時間調整を行うべきだったと本事故後に思った。</p> |
| <p>分析</p> | <p>本船は、風力5の北東風及び約1.0knの東流がある状況下、本件作業が完了していない状態で関門港に入港し、関門航路外の竹ノ子島北北西方沖を南西進中、船長が、左旋回できると思い、左舵20°を取って左旋回を続けたことから、風潮流に船体が圧流されて旋回径が大きくなって同島北西方沖の浅所に向かうこととなり、同浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p> |
| <p>原因</p> | <p>本事故は、夜間、本船が、風力5の北東風及び約1.0knの東流がある状況下、本件作業が完了していない状態で関門港に入港し、関門航路外の竹ノ子島北北西方沖を南西進中、船長が、左旋回できると思い、左舵20°を取って左旋回を続けたため、風潮流に船体が圧流されて旋回径が大きくなって同島北西方沖の浅所に向かうこととなり、同浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p> |
| <p>再発防止策</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"> ・船長は、風潮流の影響を受ける状況下で旋回する場合、風潮流に船体が圧流されて旋回径が大きくなることを考慮して安全な水域で旋回し、浅所に接近しないこと。 ・船長は、入港や錨泊に備えて燃料油をA重油に切り替える必要がある場合には、港外で燃料油をA重油に切り替えてから入港すること。 |