

船舶事故調査報告書

令和5年5月17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8月27日 16時03分ごろ
発生場所	関門港若松第5区堺川泊地内 製鉄戸畑泊地導灯（後灯）から真方位154° 1,070m付近 （概位 北緯33° 54.4′ 東経130° 51.0′）
事故の概要	貨物船 ^{バオ シン} BAO XIANG 9は、航路へ向けて回頭中、浅所に乗り揚げた。
事故調査の経過	令和4年8月30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	貨物船 BAO XIANG 9（パナマ共和国籍）、2,998トン
船舶番号、船舶所有者等	8356443（IMO番号）、OCEAN SAILING SHIPPING CO.,LTD
乗組員等に関する情報	船長（中華人民共和国籍）、締約国資格受有者承認証 船長（パナマ共和国発給）
負傷者	なし
損傷	船首部から中央部にかけての船底外板に擦過傷
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 北西、風力 3、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 ほぼ低潮時（大潮）、潮高 約36cm（製鉄戸畑泊地）
事故の経過	<p>本船（全長約99.8m）は、船長ほか12人（全員中華人民共和国籍）が乗り組み、堺川泊地内西側に位置する堺川ふ頭の堺川6号岸壁に、船首を南方へ向けて右舷着けで着岸した状態から、中華人民共和国^{カントン ティオチウ}広東省潮州港に向け、船首約3.8m、船尾約5.2mの喫水で離岸し、関門航路に繋がる左舷方の堺川航路へ向けて徐々に左回頭を始めた。</p> <p>船長は、境川河口の岩礁付近に浅所（以下「本件浅所」という。）があり、可航域が狭かったので、極微速力前進として左舵を取り、船首配置の航海士からの本件浅所との位置関係の報告を基に、前進を止めて極微速力後進にかけ、船尾が堺川ふ頭に寄れば左舵を取って極微速力前進とすることを繰り返し、徐々に船首を堺川航路へ向けた。</p> <p>船長は、前後進を繰り返した後、船首の向きと左舷船首方に見えていた境川河口の岩礁との位置を確認し、ここからは左舵一杯を取って前進すれば本件浅所を避けて堺川航路に向かうことができると思い、操舵手に左舵一杯を、機関の操作に当たっていた航海士に極微速力前進をそれぞれ指示し、左回頭していたところ、十分に回頭することができず、本件浅所に乗り揚げた。</p> <p>船長は、VHF無線局に本事故の発生を連絡するとともに海上保安庁への通報を依頼し、船体周辺の水深を観測しながら潮位が上がるの</p>

	<p>を待ち、その後、上げ潮に乗じて自力で離礁し、海上保安庁の指示により山口県下関市六連島東方の検疫錨地へ向かった。</p> <p>堺川ふ頭は、最も北側に堺川7号岸壁、その南側に同6号岸壁（いずれも長さ260m、基準水深7.5m）、更にその南側に堺川5号～同3号岸壁（いずれも長さ180m、基準水深4.5m）があり、堺川3号岸壁の南端からL字型に東側へ堺川2号及び同1号岸壁（いずれも長さ136m、基準水深4.5m）が設けられ、堺川1号岸壁の東方に境川の河口がある。</p> <p>船長は、堺川泊地への入航が初めてであり、また、離岸前、潮汐がほぼ低潮時であり、航海計器等で水深情報を確認して可航域が狭いことを知っていたものの、前後進を繰り返して徐々に回頭すれば堺川航路に向かうことができると思い、潮位が上がるのを待つことや引船の援助を受けることは考えていなかったが、今後、堺川泊地のような可航域が狭い海域では必ず引船の援助を受けようと本事故後に思った。</p>
<p>分析</p>	<p>本船は、関門港若松第5区堺川泊地内において、ほぼ低潮時で可航域が狭い状況下、船長が、前後進を繰り返して徐々に回頭すれば堺川航路に向かうことができると思い、堺川6号岸壁から出航したことから、十分に回頭することができず、本件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、本船が、関門港若松第5区堺川泊地内において、ほぼ低潮時で可航域が狭い状況下、船長が、前後進を繰り返して徐々に回頭すれば堺川航路に向かうことができると思い、堺川6号岸壁から出港したため、十分に回頭することができず、本件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、出航する際、潮汐情報等から可航域が狭いことを認識した場合、無理に単独で出港せず、引船の援助を受けるか、潮位が上がり十分な可航域が確保された状態で出航すること。