

船舶事故調査報告書

令和5年7月5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12月27日 08時00分ごろ
発生場所	福岡県福岡市博多港第1区 博多港西公園下防波堤灯台から真方位071°340m付近 (概位 北緯33°36.4′ 東経130°22.9′)
事故の概要	油タンカー光隆丸は、航行中、浅所に乗り揚げた。
事故調査の経過	令和5年1月16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	油タンカー 光隆丸、2,025トン 142167、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構、光 隆海運株式会社（船舶管理人）、旭タンカー株式会社
乗組員等に関する情報	船長、四級（航海）
負傷者	なし
損傷	船尾部船底外板に擦過傷
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南東、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の初期（中潮）、潮高 約17cm (博多港)
事故の経過	<p>本船は、船長ほか9人が乗り組み、レギュラーガソリン等約3,000klを積載し、船首約4.3m、船尾約5.3mの喫水により、博多港第1区の岸壁から北方に向かって突き出した企業棧橋（以下「企業棧橋」という。）に入船右舷着けする目的で、博多港第3区から抜錨して航行を開始した。</p> <p>本船の船橋では、船長が操船指揮をとり、操舵手が操舵ハンドルの操作に、機関長がエンジンテレグラフの操作に、航海士が周囲の見張りにそれぞれ当たっていた。</p> <p>本船は、企業棧橋に向けて南進中、船長が、企業棧橋まで約0.8海里に接近したところで、主機を停止するよう機関長に指示し、着棧時刻調整の目的でふだんよりも前進行きあしが遅い状態で南進を続けた。</p> <p>船長は、突然、本船の前進行きあしがなくなったので、企業棧橋の北方に拮延する水深5m以下の浅所（以下「本件浅所」という。）に乗り揚げたと思い、乗組員に損傷状況の確認を行うよう指示し、ポータルラジオ経由で海上保安庁に本事故の発生を通報するとともに、船舶管理会社に本事故の発生を連絡した。</p> <p>本船は、潮位が上がった後に自力で離礁し、船舶管理会社が手配したダイバーによる損傷状況の確認が行われた。その後、本船は、船長</p>

	<p>が操船して企業棧橋に着棧した。</p> <p>船長は、本船が進水した平成26年3月以降、本船に船長職として乗り組み、1週間に約2～3回企業棧橋に着棧していた。</p> <p>船長は、海図で水深を確認して本件浅所が5m等深線で囲まれた海域であることを知っていた。</p> <p>船長は、初めて企業棧橋に着棧する際、ベテランの船員から本件浅所の上を通れば容易に着棧作業が行えることを教わり、喫水が5mを超える状態で本件浅所の上を航行しても乗り揚げたことがなかったので、本件浅所は海図図載の水深よりも深いと思っていた。</p> <p>船長は、企業棧橋に着棧する際、潮流による船体の圧流が気になっていたため、潮汐表で潮流のみを確認していたが、潮位は確認していなかった。</p> <p>海図W1227（博多港）によれば、本件浅所の底質は泥である。</p> <p>船長は、本件浅所が海図上では5m等深線で囲まれた海域であることは知っていたため、本件浅所の上を通らなければ良かったと本事故後に思った。</p>
<p>分析</p>	<p>本船は、船尾喫水約5.3mの状態で出港し、潮汐が上げ潮の初期の状況下、船長が、本件浅所の存在を知っていたものの、本件浅所は海図図載の水深よりも深いと思い、着棧時刻調整の目的でふだんよりも前進行きあしが遅い状態で本件浅所の上を企業棧橋に向けて航行を続けたことから、本件浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、初めて企業棧橋に着棧する際、ベテランの船員から本件浅所の上を通れば容易に着棧作業が行えることを教わり、本事故前まで喫水が5mを超える状態で本件浅所の上を航行しても乗り揚げたことがなかったことから、本件浅所は海図図載の水深よりも深いと思っていたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が船尾喫水約5.3mの状態で出港し、潮汐が上げ潮の初期の状況下、船長が、本件浅所の存在を知っていたものの、初めて企業棧橋に着棧する際、ベテランの船員から本件浅所の上を通れば容易に着棧作業が行えることを教わり、本件浅所は海図図載の水深よりも深いと思い、着棧時刻調整の目的でふだんよりも前進行きあしが遅い状態で本件浅所の上を企業棧橋に向けて航行を続けたため、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、浅水域付近を航行する場合、過去の経験のみに頼らず、海図上の水深及び潮位を参照した上で、航行予定時刻の水深と本船の喫水を勘案し、余裕水深を十分に確保できる進路を選択すること。