

船舶インシデント調査報告書

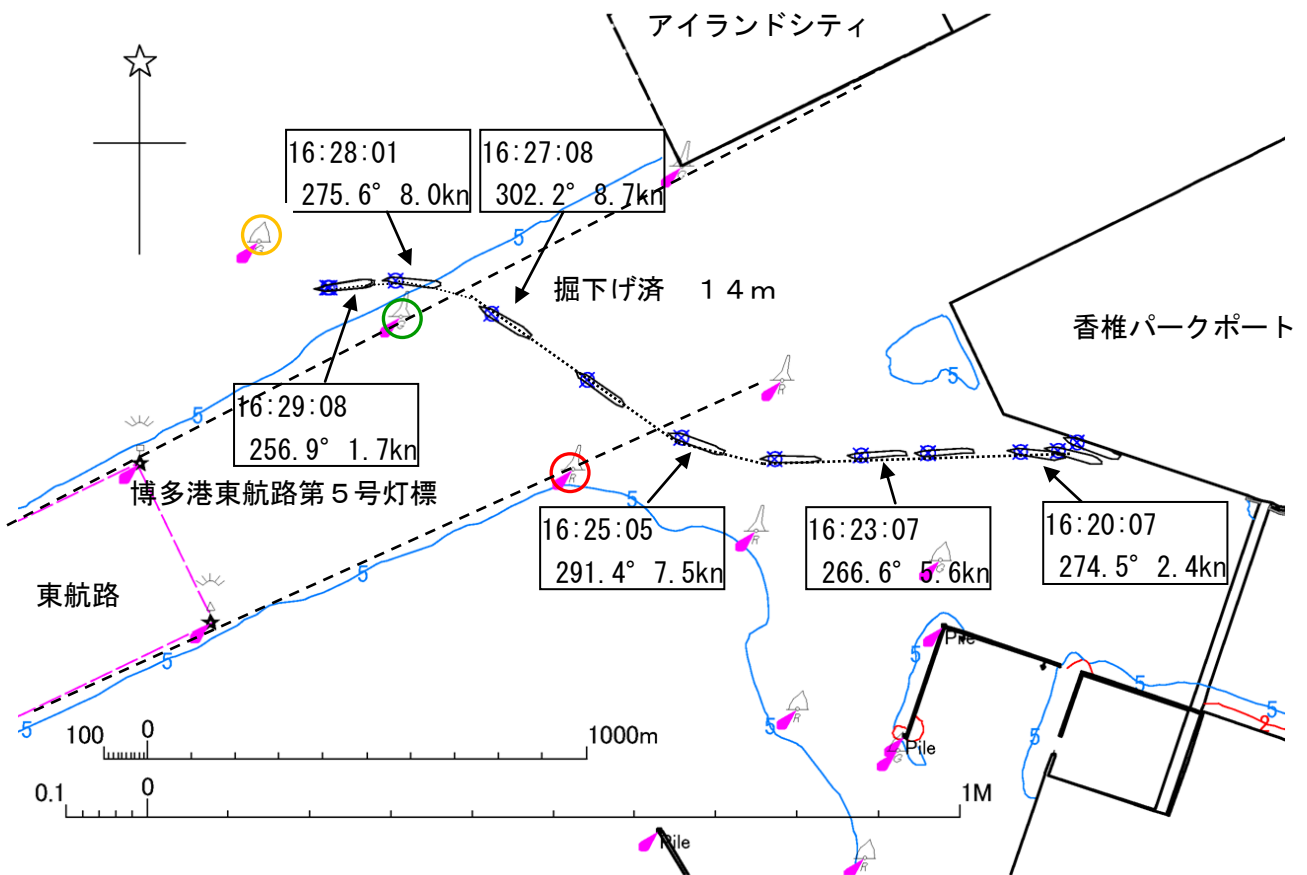
平成25年7月11日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 横山 鐵 男（部会長）
 委員 庄 司 邦 昭
 委員 根 本 美 奈

インシデント種類	座洲
発生日時	平成24年7月5日 16時29分ごろ
発生場所	福岡県福岡市博多港内 博多港東防波堤灯台から真方位005° 3,620m付近 (概位 北緯33° 39.2′ 東経130° 23.4′)
インシデント調査の経過	平成24年7月6日、本インシデント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	自動車運搬船 <small>トランス フューチャー</small> TRANS FUTURE 10（パナマ共和国籍）、28,755トン 9477713（IMO番号）、FENG LI MARITIME CORPORATION（パナマ共和国籍） 165.00m×27.60m×18.93m、鋼 ディーゼル機関、11,935kW、2010年
乗組員等に関する情報	船長（フィリピン共和国籍） 男性 45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 2012年5月24日 （2014年12月18日まで有効） 水先人 男性 64歳 博多水先区1級水先人水先免状 免許年月日 平成20年6月9日 免状交付年月日 平成20年6月9日 有効期間満了日 平成25年6月8日
死傷者等	なし
損傷	なし
インシデントの経過	本船は、船長ほか19人が乗り組み、水先人を乗せ、自動車約1,400台を積載し、平成24年7月5日16時15分ごろ、船長が操船指揮を執り、水先人に操船を委ね、三等航海士をレーダーに、甲板手を手動操舵にそれぞれ就け、タグボート1隻の支援を受けて博多港香椎パークポート2号岸壁を離岸後、博多港東航路東口延長上の水深14mに掘下げ済の水路（以下「掘下げ済水路」という。）に向かった。

	<p>水先人は、左舷船尾に取っていたタグラインを放して徐々に増速し、16時25分ごろ、掘下げ済水路南側線上に設置された赤色の簡易標識の東方を通過した頃、前方に港奥に向かう押船列、緑色の簡易標識（以下「緑ブイ」という。）及び黄色の簡易標識（以下「黄ブイ」という。）を視認し、緑ブイと黄ブイの間が掘下げ済水路であると思い、緑ブイの北方沖に向けて北西進した。</p> <p>船長は、掘下げ済水路の北側線上に設置された緑ブイに接近したので、水先人に緑ブイが近いと注意喚起したが、水先人は問題ない旨の応答を行って北西進を続けた。</p> <p>水先人は、緑ブイに接近し、緑ブイを左舷側に見ながら左転を始めたが、黄ブイの西南西方に東航路北側線上に並んで設置されているはずの灯標が見えないので、掘下げ済水路の位置を取り違えていたことに気付き、左舵一杯を取ったが、徐々に速力が低下し、16時29分ごろ掘下げ済水路北方の浅所に座洲した。</p> <p>本船は、船主手配のサルベージ会社により潜水調査が行われたのち、22時10分ごろタグボート2隻により引き下ろされ、自力航行して博多港検疫錨地に錨泊した。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風向 西北西、風速 約4m/s、視界 良好 海象：潮汐 下げ潮の末期、潮高 約27cm（博多港）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船の喫水は、船首約6.50m、船尾約6.65mであった。</p> <p>水先人は、本船や同型船の水先を行った経験があり、運動性能などについて把握していた。</p> <p>海図W1227によれば、本インシデント発生場所付近の水深は約4mであり、付近の底質は泥と貝である。</p> <p>掘下げ済水路の側線上に設置されていた簡易標識は、やぐら型の灯浮標であり、水面上の高さは約2.1m、フロートの直径は約0.9mであった。</p> <p>黄ブイは、三角錐型の灯浮標で、水面上の高さは約1.5m、フロートの直径は約0.7mであり、緑ブイの北西方350m付近にあった。</p> <p>船舶自動識別装置（AIS）の情報記録によれば、本船の船位等は、付表1のとおりであった。</p> <p>（付図1 AIS記録に基づく航行経路図、付表1 AIS記録（抜粋） 参照）</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>あり</p> <p>なし</p> <p>なし</p> <p>本船は、博多港において、香椎パークポート2号岸壁を離岸して東航路東口に向けて航行中、水先人が掘下げ済水路の位置を取り違えた</p>

	<p>ことから、掘下げ済水路の外側を航行し、浅所に座洲したものと考えられる。</p>
原因	<p>本インシデントは、本船が、博多港において、香椎パークポート2号岸壁を離岸して東航路東口に向けて航行中、水先人が掘下げ済水路の位置を取り違えたため、掘下げ済水路の外側を航行し、浅所に座洲したことにより発生したものと考えられる。</p>
参考	<p>本インシデントを受け、博多水先区水先人会では事故防止対策委員会を開催して再発防止対策を策定し、水先人は、状況に応じた針路を取ることに及び本船、タグボート、はかたポートラジオ等との情報交換を積極的に行って危険予知に努めることとした。</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"> ・ 視界良好時に航行経験を重ねた海域を航行する場合でも、記憶に頼るだけでなく、海図で物標を確かめ、レーダーやGPSプロッターで船位を確認すること。

付図1 AIS記録に基づく航行経路図



付表1 AIS記録 (抜粋)

時刻 (時:分:秒)	北緯 (° -' -")	東経 (° -' -")	船首方位 (°)	対地針路 (°)	対地速度 (kn)
16:15:18	33-38-57.6	130-24-29.3	290	222.6	0.2
16:18:07	33-38-57.0	130-24-27.6	286	245.3	0.8
16:20:07	33-38-56.9	130-24-24.2	277	274.5	2.4
16:20:17	33-38-56.9	130-24-23.7	276	273.3	2.6
16:22:07	33-38-56.8	130-24-16.1	266	266.5	4.0
16:23:07	33-38-56.6	130-24-10.2	266	266.6	5.6
16:24:07	33-38-56.3	130-24-02.5	270	271.8	6.9
16:25:05	33-38-57.9	130-23-54.3	290	291.4	7.5
16:26:08	33-39-02.2	130-23-45.9	305	304.8	8.3
16:27:08	33-39-07.1	130-23-37.5	301	302.2	8.7
16:28:01	33-39-09.5	130-23-29.0	276	275.6	8.0
16:29:08	33-39-09.0	130-23-23.2	262	256.9	1.7
16:30:08	33-39-09.0	130-23-23.0	261	251.5	0.0

(注) 船位は、船橋上部に設置されたGPSアンテナの位置である。