

船舶事故調査報告書

平成25年1月10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

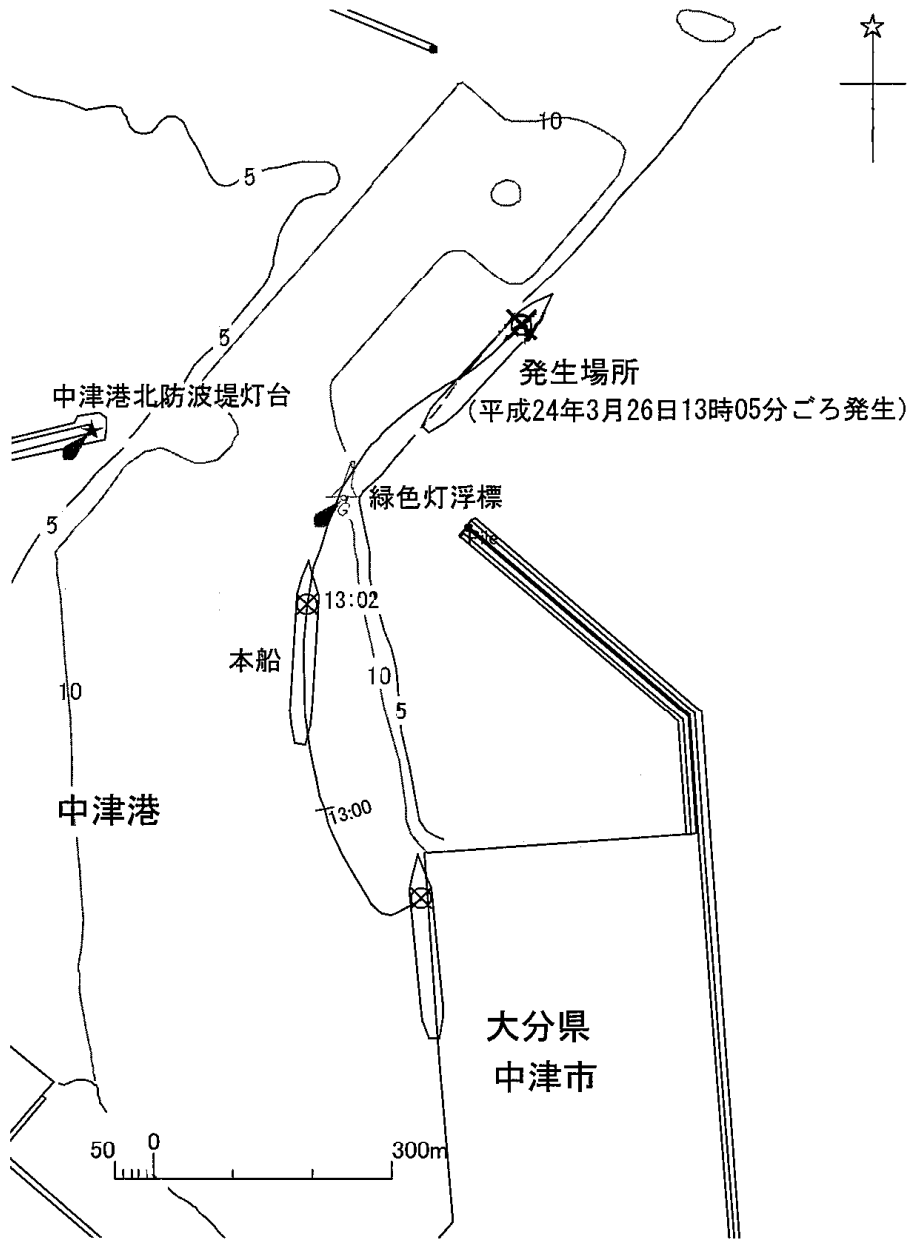
委員 根本 美奈

事故種類	乗揚
発生日時	平成24年3月26日 13時05分ごろ
発生場所	大分県中津市中津港内 中津港北防波堤灯台から真方位077°560m付近 (概位 北緯33°37.1′ 東経131°15.3′)
事故調査の経過	平成24年3月28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	A 自動車運搬船 ^{ガーネット リーダー} GARNET LEADER（バハマ国籍）、57,692トン 9357327（IMO番号）、GARNET MARITIME LTD 199.98m×32.26m×19.98m、鋼 ディーゼル機関、15,820kW、2008年6月9日
乗組員等に関する情報	A 船長A（ウクライナ国籍） 男性 51歳 締約国資格受有者承認証 船長（バハマ国発給） 交付年月日 2007年10月29日 (2012年7月27日まで有効) 水先人A 男性 63歳 内海水先区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 免状有効期間満了日 平成25年6月8日
死傷者等	なし
損傷	船底部に擦過傷
事故の経過	A船は、船長A、三等航海士及び甲板手ほか23人が乗り組み、車両334台を積み、船首喫水約7.0m船尾喫水約7.8mで中津港において、水先人Aが乗船し、平成24年3月26日12時42分ごろA船の左舷船首方に引船雄飛丸（以下「B船」という。）を、左舷船尾方に引船高豊丸（以下「C船」という。）を配置してタグラインを両船に取り、引き出し準備を完了した。 A船は、船長A、水先人A、三等航海士、見習航海士及び甲板手各1人の計5人が在橋し、船長Aの操船指揮のもと、三等航海士が機関操縦盤に、甲板手が舵にそれぞれ就いていた。 船長Aは、水先人Aの操船号令を三等航海士や甲板手に伝え、バウスラスターの遠隔操縦装置を操作して離岸作業を行った。

	<p>A船は、12時55分ごろ、水先人Aと船長AがA船の右舷側ウイングに立ち、A船の係留索を放してから、水先人Aが上着の中に入れた専用の無線機を使用してB船及びC船に「A船を09時方向に引け」と指示して離岸した。</p> <p>水先人Aは、12時56分ごろ、C船に「ストップ」を指示し、A船の船首を左方に振って岸壁との距離を開き、機関を極微速力前進とした。</p> <p>A船は、12時58分ごろ、機関回転数毎分が42回転まで上がって極微速力前進となり、船首方位351°（真方位、以下同じ。）対地針路319°、速力1.5ノット（kn）（対地速力、以下同じ。）で航走を開始した。</p> <p>A船は、13時00分ごろ速力が3.5knとなったが、水先人Aは、A船の船首が右方に振れ始めたので船首を風上の中津港北防波堤灯台に向けるために船長B及び船長Cに「A船を09時方向に引け」と指示し、13時01分ごろ機関を微速力前進とした。</p> <p>B船及びC船は、A船の速力が約4kn以上となり、水先人Aの指示に対応することが困難となっていた。</p> <p>A船は、13時02分ごろ、A船の船首が右方に振れ続けて右舷船首方の緑色灯浮標に接触しそうになったので、水先人Aは緑色灯浮標を避けることに全力を注ぎ、船長Cの「自分の船位を保持することで精一杯でA船を引くことができない」との報告にも気付かず、船長B及び船長Cに「A船を09時方向に引け」と更に指示し、速力を4.6knから速めて緑色灯浮標を避けるために機関を半速力前進とした。</p> <p>A船は、緑色灯浮標を右舷方間近に見て通過し、13時04分ごろ速力が5.5knとなり、船長Cが、「A船の船尾が緑色灯浮標を通過した」と報告し、水先人Aから「C船のタグラインを放せ」の指示があったのでタグラインを放そうとしていたところ、13時05分ごろ中津港北防波堤灯台から077°560m付近で乗り揚げた。</p> <p>A船は、20時45分ごろ、引船4隻により離礁した。 （付図1 A船の推定航行経路図、付表1 AIS記録（抜粋）参照）</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 北西、風速 約13m/s、視界 良好 海象：波高 約2m、潮汐 下げ潮の中央期、潮高 約210cm</p> <p>大分地方気象台は、大分県北部に強風波浪注意報を継続して発表していた。</p> <p>中津地域気象観測所の観測によれば、平成24年3月26日13時00分の風向及び風速は、風向北西、平均風速6.9m/s、最大瞬間風速12.5m/sであった。</p>
<p>その他の事項</p>	<p>中津港は、大分県北部にあって瀬戸内海に面し、港口を北方に向け、中津港北防波堤灯台と同灯台から東南東方に設置された緑色灯浮標とを結ぶ線から北東方へ長さ約2,000m、幅約300mの範囲が水深約9～10mの水路となっており、同水路の東西両側は水深が</p>

	<p>約 5 m 以下で底質が泥の浅所となり、乗揚場所付近の水深は約 4.1 ~ 4.5 m である。</p> <p>A 船は、中津港内のほぼ南北方向に延びる公共岸壁に右舷横着けの出船状態で係留していた。</p> <p>水先人 A は、中津港での水先業務は初めてであり、また、強風波浪注意報が継続して発表中であることを把握していなかった。</p> <p>水先人 A は、事故当時行った操舵号令を記憶していなかった。</p> <p>水先人 A は、A 船の乗組員、B 船及び C 船から A 船の速力の報告を求めず、目測で把握していた。</p> <p>水先人 A は、A 船の右舷側ウイングで水先業務を行っていたことから、B 船及び C 船のタグラインの取り方や作業状況を見ることができなかった。</p> <p>船長 B 及び船長 C は、中津港での出港支援業務が初めてであった。</p> <p>水先人 A と船長 B 及び船長 C との間の意思疎通は十分でなかった。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象の関与 判明した事項の解析</p>	<p>あり なし あり</p> <p>A 船は、強風波浪注意報が発表されている状況下、中津港において出航中、水先人 A が、A 船の速力、B 船及び C 船の作業状況を確認していなかったことから、A 船の速力が B 船及び C 船による操船援助が可能な範囲を超え、意図した操船ができず、北西の風浪に圧流されて中津港北防波堤灯台東北東方の浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>B 船及び C 船は、13 時 01 分ごろ A 船の速力が約 4 kn 以上となり、水先人 A の指示通りに A 船を引くことができなくなり、船長 C はこのことを水先人 A に報告したが、水先人 A は気付かなかったものと考えられる。</p> <p>水先人 A は、操舵の指示状況を記憶していなかったため、操舵と本事故発生との関係を明らかにすることはできなかった。</p> <p>水先人 A と船長 B 及び船長 C との間の意思疎通は適切でなかった可能性があると考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、A 船が、強風波浪注意報が発表されている状況下、中津港において出航中、水先人 A が、A 船の速力、B 船及び C 船の作業状況を確認していなかったため、A 船の速力が B 船及び C 船による操船援助が可能な範囲を超え、意図した操船ができず、北西の風浪に圧流されて浅所に乗り揚げたことにより発生したものと考えられる。</p>
<p>参考</p>	<p>今後の同種事故等の再発防止及び被害の軽減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"> ・水先人は、強風波浪注意報が発表されている状況で引船を使用して水先業務を行う場合、乗組員や引船からの情報を収集し、引船の操船援助を十分に得られる速力の範囲で水先業務を行うこと。

付図1 A船の推定航行経路図



付表1 AIS記録(抜粋)

時刻	北緯 (° -' -")	東経 (° -' -")	船首方位 (°)	対地針路 (°)	対地速力 (kn)
26日 12:49:58	33-36-42.7	131-15-14.5	354	351.1	0.0
12:57:33	33-36-42.1	131-15-13.5	351	244.3	1.1
12:58:05	33-36-42.1	131-15-12.6	352	280.8	1.0
12:58:24	33-36-42.3	131-15-12.2	352	311.0	1.2
12:58:33	33-36-42.5	131-15-12.0	351	319.0	1.5
12:59:04	33-36-43.5	131-15-11.3	347	327.7	2.4
13:00:04	33-36-46.4	131-15-09.7	346	340.7	3.5
13:01:04	33-36-50.2	131-15-08.8	353	352.5	4.2
13:02:04	33-36-54.8	131-15-08.9	003	006.6	4.6
13:03:04	33-36-59.6	131-15-10.6	022	024.4	5.1
13:03:31	33-37-01.6	131-15-12.3	035	038.8	5.2
13:04:04	33-37-03.4	131-15-15.0	051	055.4	5.5
13:04:24	33-37-04.5	131-15-17.0	052	057.1	5.9
13:04:34	33-37-05.0	131-15-17.9	049	052.3	5.6
13:05:04	33-37-06.2	131-15-19.4	043	046.6	2.2
13:05:23	33-37-06.3	131-15-19.4	043	045.4	0.1
13:05:45	33-37-06.3	131-15-19.4	043	045.4	0.0