

# 船舶事故調査報告書

平成26年10月2日  
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決  
 委員 庄 司 邦 昭（部会長）  
 委員 小須田 敏  
 委員 根 本 美 奈

事故種類	乗揚
発生日時	平成26年5月16日 15時15分ごろ
発生場所	鹿児島県龍郷町竜郷港 竜郷港阿丹埼北東方照射灯から真方位137° 275m付近 （概位 北緯28° 26.2′ 東経129° 36.5′）
事故調査の経過	平成26年5月23日、本事故の調査を担当する主管調査官（那覇事務所）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	油タンカー ほうえい、497トン 140586、日栄タンカー株式会社 64.46m×10.00m×4.50m、鋼 ディーゼル機関、1,029kW、平成19年8月29日
乗組員等に関する情報	船長 男性 47歳 四級海技士（航海） 免許年月日 平成25年12月12日 免状交付年月日 平成25年12月12日 免状有効期間満了日 平成30年12月11日
死傷者等	なし
損傷	右舷船底外板及びシューピースに擦過傷
事故の経過	本船は、船長ほか5人が乗り組み、C重油約1,000klを積み、船首約3.25m、船尾約4.50mの喫水により、龍郷町阿丹埼沖に向け、竜郷港竜郷泊地を0.25海里レンジとしたレーダーを作動させ、GPSプロッターに表示した針路線に沿い、約3ノットの対地速力によって南南西進した。 阿丹埼の東北東方沖約240mには、可航域が分かるように標柱（円形、白色、高さ平均水面上1.5m）が設置されていた。 本船は、可航域の狭い阿丹埼沖の通過に備え、船長が操舵に当たり、一等航海士が、レーダー及び陸上目標物の目視により、船位の確認を行い、また、船首部及び船尾部にそれぞれ2人を配置に就け、標柱の手前約200mにおいて、主機を極微速前進から停止にして惰力で前進した。 本船は、変針目標としていた標柱から東側へ約15m離して通過

	<p>し、針路を南西方に転じて間もない平成26年5月16日15時15分ごろ標柱から約40mの浅所に乗り揚げた。</p> <p>船長は、乗り揚げたときに衝撃を感じておらず、また、潮汐が、大潮の干潮を少し過ぎた頃であることを考え、潮位の上昇を待つことにし、その旨を荷主及び運航者に伝え、振れ止めとして右錨を投錨した。</p> <p>本船は、16時40分ごろ、自然離礁したので、九州電力竜郷発電所（以下「本件発電所」という。）ドルフィン棧橋に向けて航行を再開し、17時05分同棧橋に着棧した。</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 北、風速 約6～7m/s、視界 良好</p> <p>海象：潮汐 上げ潮の初期、潮高 約12cm、干潮時刻 14時10分、潮高 約-6cm</p> <p>月齢：16.9（大潮）</p>
その他の事項	<p>船長は、昨年の8月に本船の船長職に就き、これまでに約30回本件発電所ドルフィン棧橋に着棧した経験があった。</p> <p>船長は、阿丹埼沖を航行する際、海の透明度がよくて海底が見えていたこと、測深計の数値がゼロに近いことがあったこと、及び船体に振動が発生することがあったことから、十分な水深がないと思い、主機を停止して惰力で通過するようにしていた。</p> <p>運航者は、本件発電所に4隻の船舶を使用して燃料油を輸送しており、本件発電所への進入方法については、海域を熟知した元船長に各船への指導を依頼していたが、水深に関しては資料がなく、本事故後、鹿児島県が平成22年に阿丹埼沖の浚渫工事を行ったことを知り、測深図を入手した。</p>
分析	<p>乗組員等の関与 あり</p> <p>船体・機関等の関与 なし</p> <p>気象・海象の関与 なし</p> <p>判明した事項の解析</p> <p>本船は、阿丹埼東方沖を本件発電所に向けてGPSプロッターに表示した針路線に沿って南南西進していた際、船長が、大潮の干潮時刻から約1時間経過した頃に通過したことから、変針目標としていた標柱から東側へ約15m離して通過し、針路を南西方に転じたところ、標柱の南西方約40mの浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、本船が、阿丹埼東方沖を本件発電所ドルフィン棧橋に向けてGPSプロッターに表示した針路線に沿って南南西進していた際、船長が、大潮の干潮時刻から約1時間経過した頃に通過したため、変針目標としていた標柱から東側へ約15m離して通過し、針路を南西方に転じたところ、標柱の南西方約40mの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>
参考	<p>運航者は、本事故後、「阿丹埼沖入航時の推薦航路操船概略図」を</p>

	<p>作成し、各船に周知した。</p> <p>運航者は、本事故後、本件発電所ドルフィン棧橋に向かう各船の阿丹埼沖の通過時刻を満潮時刻の前後 1 時間以内と定め、関係先に説明し、了承を得た。</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"><li>・ 安全な航行について、懸念されることがあれば、運航者等へ報告して改善措置を採ること。</li></ul>
--	--