

## 船舶事故調査報告書

平成26年5月29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

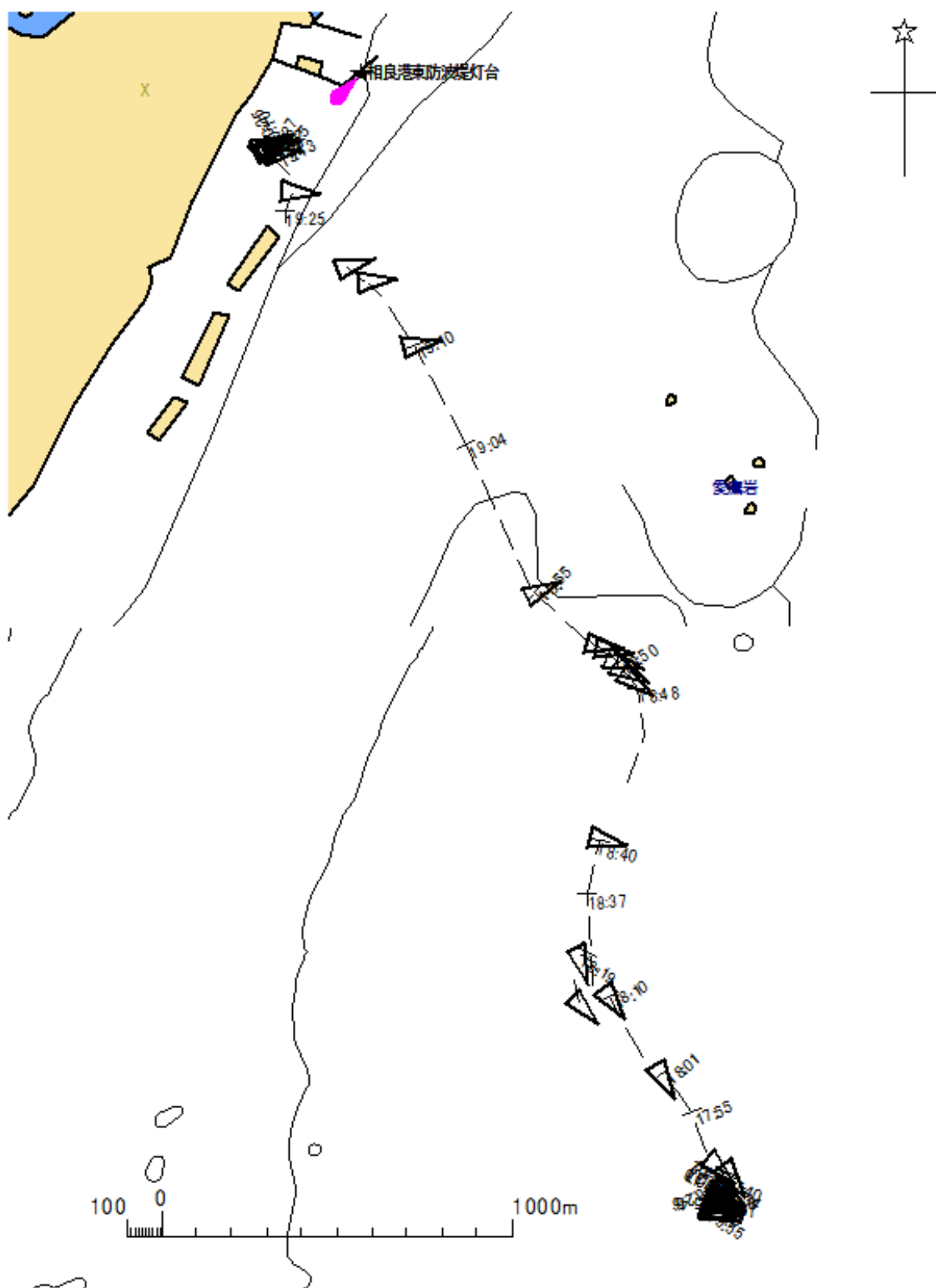
委員 根本 美奈

事故種類	乗揚
発生日時	平成24年9月30日 21時06分ごろ
発生場所	静岡県牧之原市相良港 相良港東防波堤灯台から真方位234°360m付近 (概位 北緯34°41.0′ 東経138°12.5′)
事故調査の経過	平成24年10月1日、本事故の調査を担当する主管調査官（横浜事務所）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	貨物船 <sup>グオ シュン</sup> GUO SHUN 15（カンボジア王国籍）、4,645トン 9550785（IMO番号）、HONGKONG GUOSHUN SHIPPING CO., LIMITED 110.30m×17.20m×8.50m、鋼 ディーゼル機関、2,060kW、2009年
乗組員等に関する情報	船長（中華人民共和国籍） 男性 42歳 締約国資格受有者承認証 船長（カンボジア王国発給） 交付年月日 2012年3月6日 (2015年3月31日まで有効)
死傷者等	なし
損傷	舵及び右舷救命艇が脱落、1番バラスト左舷タンク及び船首船底外板に凹損
事故の経過	本船は、船長ほか12人（乗組員11人が中華人民共和国籍、1人がインドネシア共和国籍）が乗り組み、石灰石約6,606tを積載し、宮城県石巻市石巻港に向かっていましたが、台風第17号が接近しているため、避難のため、平成24年9月30日14時55分ごろ静岡県御前崎市御前崎港北方沖約1海里の場所（水深約18m、底質石及び砂）に右舷錨を入れ、錨鎖7節を出して単錨泊し、機関をスタンバイの状態でする体制とした。 船長は、当直航海士と共に船橋でする体制に当たっていたが、降橋して夕食をとっていたところ、18時12分ごろ当直航海士から走錨しているとの連絡を受けて昇橋し、本船が北西方向に走錨していることを認めた。 船長は、機関を前進にかけ、船首が風に立つように右舵一杯を取っ

	<p>たが、前進も右転もできず、18時23分ごろ左舷錨を投下して錨鎖4.5節を繰り出したものの、南寄りの強風を右舷正横から受け続け、21時06分ごろ相良港東防波堤付近の浅所に乗り揚げた。</p> <p>本船は、積荷500tの瀬取りが行われた後、11月23日12時15分ごろタグボート2隻によって引き下ろされ、御前崎港にえい航された。</p>
気象・海象	<p>気象：天気 雨、風向 南南東、風力 9、視界 不良</p> <p>海象：波高 約6m、潮汐 下げ潮の中央期</p> <p>特記事項：19時ごろの中心気圧約970hPaの台風第17号が愛知県東部に上陸した。御前崎特別地域気象観測所によれば、19時の風向が南、平均風速が21m/s、最大風速が32.2m/sであった。</p> <p>警報の情報：9月29日17時30分名古屋地方気象台から東海海域西部に、20時30分東海海域東部に海上台風警報がそれぞれ発表され、10月1日02時35分までに同警報から海上強風警報に変更された。</p>
その他の事項	<p>本船は、9月20日ベトナム社会主義共和国クアロを発航し、香港を経由して石巻港へ9月30日14時55分（日本時間）に到着する予定であった。</p> <p>本船の喫水は、本事故当時、船首約6.30m、船尾約6.35mであった。</p> <p>本船の保有錨鎖は、両舷共に9節であった。</p> <p>（付図1 推定航行経路図、付表1 AIS情報の記録（抜粋）参照）</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 あり</p> <p>判明した事項の解析</p> <p>本船は、御前崎港北方沖において、台風第17号の接近に伴って南寄りの風が増勢する状況下、単錨泊中、走錨したので、船長が、機関を前進にかけ、船首が風に立つように右舵一杯を取ったが、操船困難となったことから、左舷錨を投下して錨鎖4.5節を繰り出したものの、南寄りの風を右舷正横から受け続け、北西方に圧流されて乗り揚げたものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、本船が、御前崎港北方沖において、台風第17号の接近に伴って南寄りの風が増勢する状況下、走錨したので、船長が、機関を前進にかけ、船首が風に立つように右舵一杯を取ったが、操船困難となったため、左舷錨を投下して錨鎖4.5節を繰り出したものの、北西方に圧流されて乗り揚げたことにより発生したものと考えられる。</p>

<b>参考</b>	<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>・ 台風の接近が予想される場合は、早期に目的港の船舶代理店等から気象や荒天避難に関する情報を入手し、安全に避難できる錨地を選定すること。</li></ul>
-----------	--

付図1 推定航行経路図



付表1 A I S情報の記録(抜粋)

時刻 (時:分:秒)	船位		対地針路 (°)	船首方位 (°)	対地速力 (kn)
	北緯 (° -' -")	東経 (° -' -")			
17:43:20	34-39-27.2	138-13-19.9	183.8	132	0.1
17:46:22	34-39-27.9	138-13-19.1	286.1	136	0.5
17:49:21	34-39-29.2	138-13-18.2	322.0	139	0.5
17:55:23	34-39-32.8	138-13-16.5	336.2	145	0.9
17:58:21	34-39-34.8	138-13-14.9	317.8	146	0.7
18:01:22	34-39-36.3	138-13-13.1	293.8	150	0.9
18:04:20	34-39-37.9	138-13-11.1	341.4	134	0.9
18:07:22	34-39-40.9	138-13-09.1	319.5	145	1.4
18:10:22	34-39-43.5	138-13-07.2	324.3	142	1.1
18:13:23	34-39-45.9	138-13-06.0	355.7	150	0.7
18:16:21	34-39-47.5	138-13-04.7	305.6	144	0.1
18:19:20	34-39-47.6	138-13-04.8	351.3	158	0.2
18:22:20	34-39-47.2	138-13-04.0	230.6	162	0.5
18:25:21	34-39-45.0	138-13-03.4	180.8	162	1.2
18:28:20	34-39-42.8	138-13-04.0	133.8	138	0.3
18:31:24	34-39-44.4	138-13-05.4	350.7	125	1.5
18:37:22	34-39-53.1	138-13-04.8	001.5	105	1.1
18:40:21	34-39-58.1	138-13-06.2	018.7	102	1.7
18:43:23	34-40-03.4	138-13-09.5	001.9	143	1.9
18:46:23	34-40-07.7	138-13-11.3	008.1	148	0.7
18:49:22	34-40-13.1	138-13-09.6	327.9	122	2.6
18:51:35	34-40-16.7	138-13-04.6	310.6	084	2.0
18:55:16	34-40-21.2	138-12-58.6	319.8	067	1.7
19:04:19	34-40-34.7	138-12-51.4	327.2	078	2.7
19:10:23	34-40-43.8	138-12-45.3	329.8	078	1.6
19:16:22	34-40-51.2	138-12-38.0	310.8	072	1.4
19:23:37	34-40-55.2	138-12-31.0	298.9	082	1.6
19:28:21	34-40-58.0	138-12-31.9	021.6	094	0.5
19:55:22	34-41-01.6	138-12-29.5	181.7	069	0.1
20:28:23	34-41-02.0	138-12-28.7	157.5	056	0.0
20:58:22	34-40-02.2	138-12-28.5	157.5	066	0.2