

船舶事故調査報告書

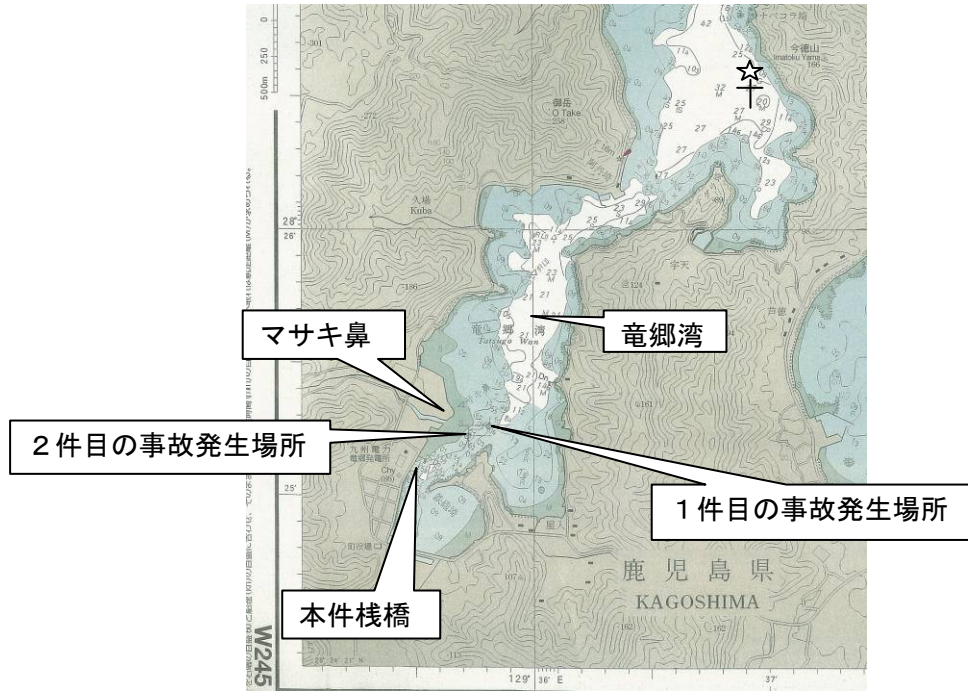
平成26年8月28日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 横山 鐵 男（部会長）
 委員 庄 司 邦 昭
 委員 根 本 美 奈

事故種類	乗揚
発生日時	平成25年12月16日 07時25分ごろ（1件目の事故） 平成25年12月16日 07時38分ごろ（2件目の事故）
発生場所	鹿児島県龍郷町竜郷港 （1件目の事故） 竜郷港阿丹埼北東方照射灯から真方位206° 2,070m付近 （概位 北緯28° 25.3′ 東経129° 35.8′） （2件目の事故） 竜郷港阿丹埼北東方照射灯から真方位209° 2,200m付近 （概位 北緯28° 25.2′ 東経129° 35.7′）
事故調査の経過	平成25年12月17日、本事故の調査を担当する主管調査官（那覇事務所）を指名した。また、平成26年1月7日、1人の地方事故調査官を追加指名した。 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 たまりき丸、499トン 141266、玉力汽船株式会社 60.00m (Lr) × 10.00m × 4.50m、鋼 ディーゼル機関、1,176kW、平成22年4月28日
乗組員等に関する情報	船長 男性 64歳 四級海技士（航海） 免許年月日 昭和46年10月29日 免状交付年月日 平成25年8月7日 免状有効期間満了日 平成31年7月5日
死傷者等	なし
損傷	船底外板に擦過傷
事故の経過	（1件目の事故） 本船は、船長ほか4人が乗り組み、C重油約1,000klを積み、船首約3.30m、船尾約4.60mの喫水により、船長が単独で操船し、乗組員を入港配置に就け、竜郷港の九州電力竜郷発電所ドルフィン棧橋（以下「本件棧橋」という。）に向け、龍郷町マサキ鼻東南東方沖を0.25海里レンジとしたレーダー画面に表示した針路線に沿い、約4ノットの対地速力で手動操舵によって南西進した。

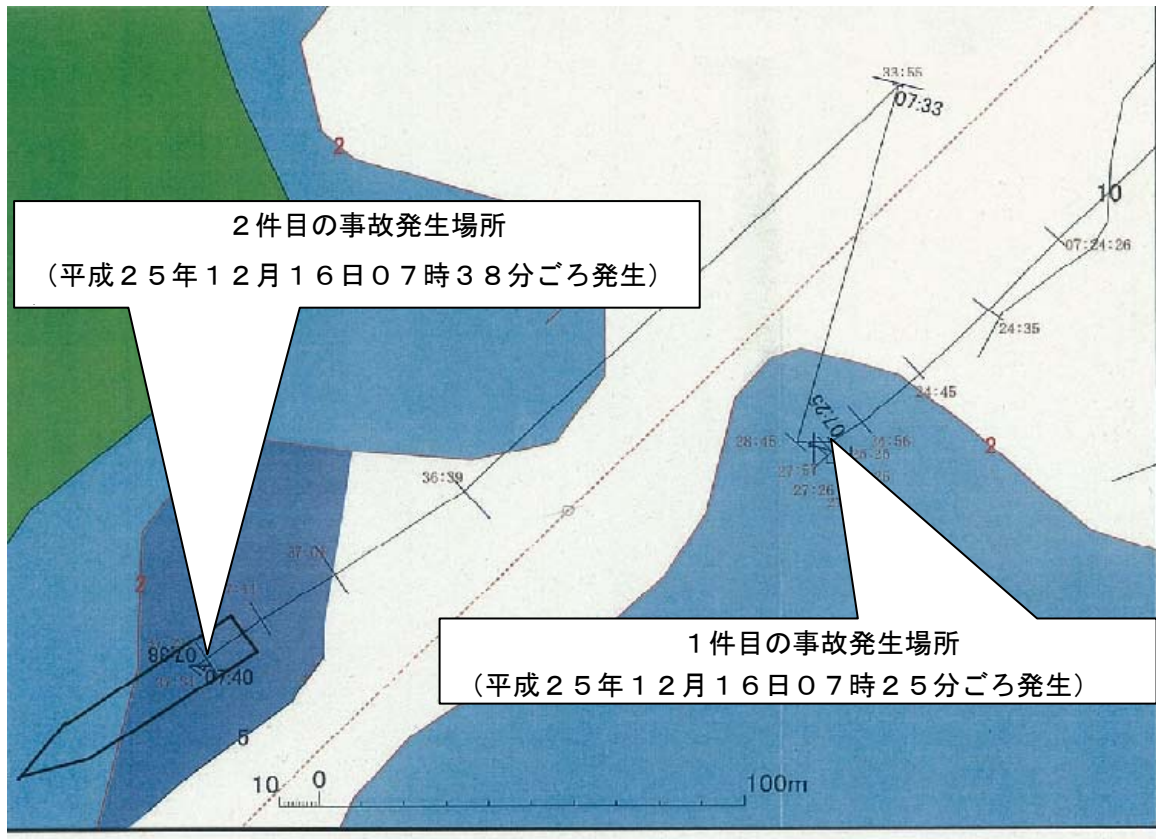
	<p>船長は、本件棧橋への可航域が分かるよう、本件棧橋から060°（真方位、以下同じ。）525m付近に設置された灯浮標（以下「1番灯浮標」という。）及び073°250m付近に設置された灯浮標（以下「2番灯浮標」という。）を結ぶ見通し線（以下「本件見通し線」という。）をレーダー画面に表示し、陸上の目標物を目視して船位を確認しながら、本件見通し線から約10mを離す予定で1番灯浮標に接近した。</p> <p>船長は、本件見通し線と針路のなす角度がふだんより大きく感じられたので、本件見通し線寄りに船位を修正しようと思った平成25年12月16日07時25分ごろ、本船が、1番灯浮標の東北東方約60mの浅所に乗り揚げた。</p> <p>（2件目の事故）</p> <p>船長は、乗り揚げたときに衝撃を感じておらず、また、後進をかけたところ、離礁したので、船底外板に損傷はないものと思ひ、後方へ約90m下がって本件棧橋への進入をやり直すことにした。</p> <p>船長は、本船が南方を向いていたので、舵効を得るため、前進半速とし、舵とバウスラスターを併用して右回頭しながら、1番灯浮標を右方至近距離に見て通過したものの、右回頭が止まらずに本件見通し線を通り、07時38分ごろ、本船が、1番灯浮標と2番灯浮標の間の浅所に乗り揚げて左舷側に傾いた。</p> <p>本船は、乗揚後、両舷の錨を投錨して船固めを行い、会社手配のタグボートの到着を待つうち、18日04時00分ごろ、自然離礁したので、本件棧橋へ着棧した。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図、付図2 推定航行経路図、附表1 AIS記録（抜粋） 参照）</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風向 南東、風速 約3m/s、視界 良好</p> <p>海象：潮汐 下げ潮の初期、潮高 約163cm</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長は、1件目の事故後、本件見通し線と針路のなす角度がふだんより大きいと感じた際、満潮から間がないこともあり、乗り揚げるとは思わなかった。</p> <p>船長は、1件目の事故後に離礁した際、可航域が狭いので、推進器及び舵が浅所に接触しないように慎重に後進をかけたので、十分に下がることはできなかった。</p> <p>船長は、2件目の事故後、進入をやり直す際、竜郷湾内の広い水域まで戻り、ふだんの態勢で進入すべきであったと思った。</p> <p>船長は、予定経路上の最狭部の可航幅が約30mであると認識していた。</p> <p>船長は、本船の乗組員として約20回、本件棧橋に着棧した経験があった。</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 なし</p> <p>(1件目の事故)</p> <p>本船は、マサキ鼻東南東方沖を本件棧橋に向けてレーダー画面に表示した針路線に沿って航行中、船長が、陸上の目標物を目視して船位を確認しながら、本件見通し線から南東側へ約10mを離す予定で1番灯浮標に接近したものの、本件見通し線から予定より離れて航行していたことから、1番灯浮標から東北東方約60mの浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>(2件目の事故)</p> <p>本船は、後進をかけて離礁し、本件棧橋に向けて進入をやり直す際、船長が、前進半速とし、舵とバウスラスターを併用して右回頭した際、右回頭が止まらなかったことから、本件見通し線を通り過ぎて1番灯浮標と2番灯浮標の間の浅所に進入し、同浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>(1件目の事故)</p> <p>本事故は、本船が、マサキ鼻東南東方沖を本件棧橋に向けてレーダー画面に表示した針路線に沿って航行中、船長が、陸上の目標物を目視して船位を確認しながら、本件見通し線から南東側へ約10mを離す予定で1番灯浮標に接近したものの、本件見通し線から予定より離れて航行していたため、1番灯浮標から東北東方約60m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> <p>(2件目の事故)</p> <p>本事故は、本船が、マサキ鼻東南東方沖を本件棧橋に向けて航行中、船長が、浅所に乗り上げて進入をやり直すに際し、右回頭が止まらなかったため、本件見通し線を通り過ぎて1番灯浮標と2番灯浮標の間の浅所に進入し、同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"> ・狭い水域における船橋当直は、指揮者と操舵者の2人配置とすることが望ましい。

付図1 事故発生経過概略図



付図2 推定航行経路図



付表1 AIS記録(抜粋)

時刻 (時:分:秒)	船位(北緯、東経) (° -' -")		船首方位 (°)	対地針路 (°)	対地速力 (kn)
07:24:26	28-25-16.6	129-35-51.4	225	224.9	4.5
07:24:45	28-25-15.5	129-35-50.2	227	222.9	4.4
07:24:56	28-25-15.1	129-35-49.7	234	235.1	2.6
07:25:06	28-25-14.9	129-35-49.4	232	241.2	1.6
07:25:25	28-25-14.9	129-35-49.3	226	249.1	0.0
07:25:45	28-25-14.9	129-35-49.3	229	229.5	0.1
07:26:06	28-25-14.9	129-35-49.3	235	182.0	0.1
07:26:25	28-25-14.8	129-35-49.4	243	155.7	0.2
07:27:06	28-25-14.8	129-35-49.5	258	124.0	0.2
07:27:26	28-25-14.8	129-35-49.6	260	087.1	0.2
07:27:57	28-25-14.8	129-35-49.6	263	024.1	0.3
07:28:25	28-25-14.9	129-35-49.3	260	293.5	0.5
07:28:36	28-25-14.9	129-35-49.3	260	286.0	0.5
07:28:45	28-25-14.9	129-35-49.1	261	280.1	0.3
07:33:55	28-25-17.8	129-35-50.0	233	207.1	1.1
07:36:39	28-25-14.5	129-35-46.3	240	239.3	3.0
07:37:01	28-25-13.9	129-35-45.1	239	237.2	3.8
07:37:11	28-25-13.5	129-35-44.5	237	238.2	3.8
07:37:21	28-25-13.2	129-35-44.0	235	233.2	2.3
07:37:31	28-25-13.1	129-35-43.9	236	223.8	0.1
07:37:40	28-25-13.1	129-35-43.9	236	223.8	0.1
07:37:50	28-25-13.1	129-35-43.9	236	223.8	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。