

## 船舶事故調査報告書

平成27年2月19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25年10月16日 06時12分ごろ
発生場所	千葉県館山市館山湾 館山市所在の館山飛行場灯台から真方位269°3,300m付近 (概位 北緯34°59.0′ 東経139°48.2′)
事故調査の経過	平成25年10月16日、本事故の調査を担当する主管調査官（横浜事務所）ほか2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>トール グロリー</sup> THOR GLORY（パナマ共和国籍）、10,021トン 9543897（IMO番号）、EASTERN COMET MARITIME S.A. 124.56m×21.20m×14.00m、鋼 ディーゼル機関、4,200kW、2010年4月
乗組員等に関する情報	船長（フィリピン共和国籍） 男性 57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 2013年9月25日 (2015年1月3日まで有効)
死傷者等	重傷 1人（船長）
損傷	船底外板に亀裂、破口及び凹損
事故の経過	本船は、船長ほか15人（全員フィリピン共和国籍）が乗り組み、平成25年10月15日07時30分ごろ伊豆大島東方沖を中華人民共和国天津港に向け、空倉で航行中、台風第26号の接近に伴う荒天を避けるため、東京湾海上交通センター（以下「東京マーチス」という。）に館山湾への緊急入域を申請し、09時00分ごろ許可を得て館山湾に向かい、12時00分ごろ館山飛行場灯台から319°（真方位、以下同じ。）1.9海里（M）付近に右舷錨を投下し、錨鎖5節を水際まで繰り出して錨泊を始め、機関をスタンバイの状態ですら守錨当直体制とした。 船長は、16日00時30分ごろ船橋当直の二等航海士から走錨しているとの報告を受け、機関を使用して揚錨した後、01時20分ごろ、館山飛行場灯台から309°2.06M付近に右舷錨を投下し、錨鎖7節を水際まで繰り出して錨泊を再開した。 一等航海士は、船橋当直していた04時10分ごろ、東京マーチス

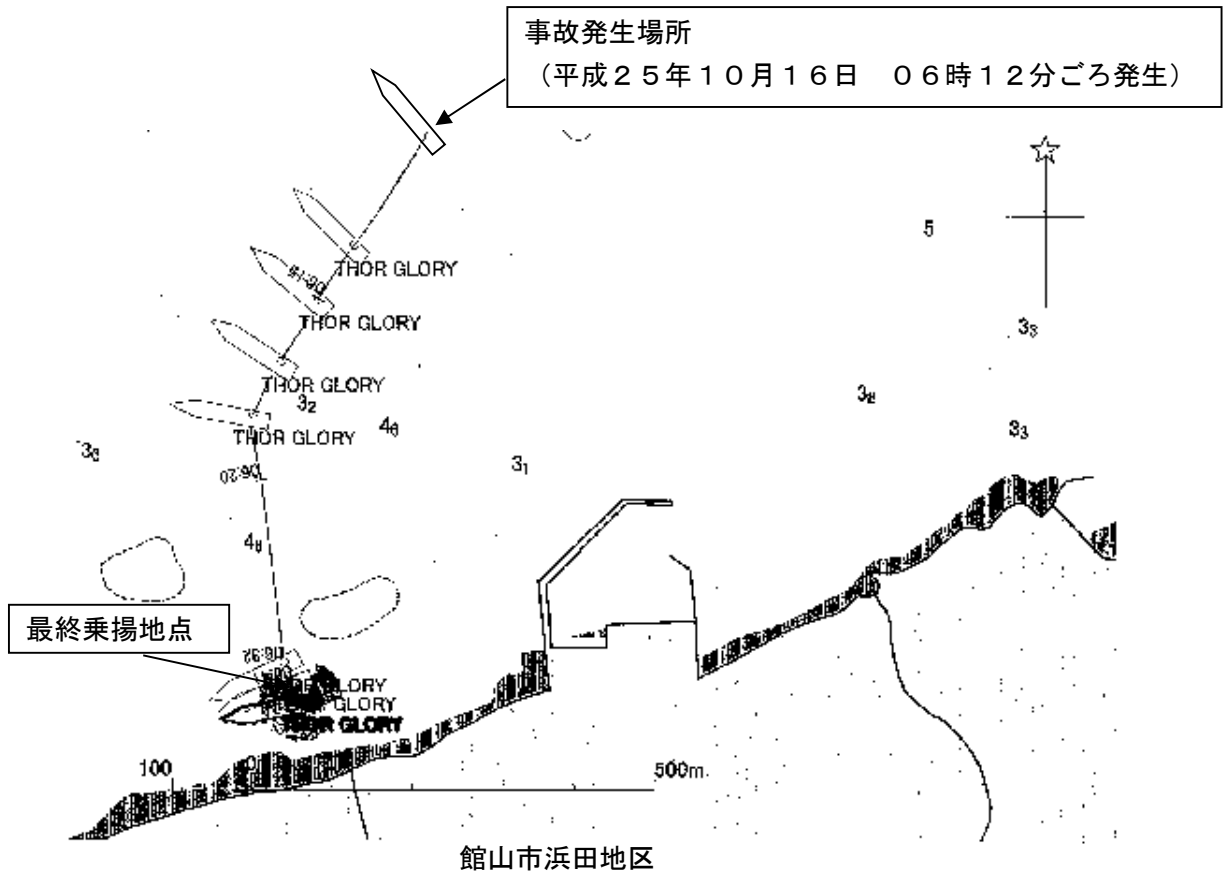
	<p>からVHF無線電話により、本船が走錨しているとの連絡があったことから、直ちに船長に報告した。</p> <p>船長は、報告を受けて直ちに昇橋したところ、本船が投錨地点から北西方700m付近まで走錨していることを認め、機関を始動し、04時20分ごろに揚錨を開始した。</p> <p>船長は、05時18分右舷錨を揚錨し終えて船首が風に立つよう、右舵一杯を取って機関を全速力前進にかけ、船首スラストを使用した。が、前進も右転もできず、東寄りから北寄りに風向が変化するとともに、風勢が増大して操船が困難となり、右舷錨を投下して錨鎖2節を繰り出したものの、本船は、暴風を右舷正横に受けて南西方に圧流され、06時12分ごろ館山飛行場灯台から269°3,300m付近に乗り揚げた。</p> <p>本船は、更に南方に圧流され、館山市浜田地区の海岸の北方150m付近で停止した。</p> <p>船長は、乗揚直後に航海船橋から階下の船長室に向かう際、足を滑らせて階段の最上段から最下段の床面まで転落したことから、乗組員が海上保安庁に救助を要請し、出動した海上自衛隊のヘリコプターによって吊り上げられて病院に搬送され、頭部裂創、頸椎及び脊柱圧迫骨折と診断された。</p> <p>本船は、10月21日15時15分ごろタグボート4隻による引き出し作業で離礁し、えい航されて館山湾北部に錨泊を行い、損傷箇所の確認及び応急修理が行われ、23日夕方中華人民共和国上海に向けて出航した。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 雨、風向 北北西、風力 8、視程 約2M  海象：波高 約3～4m、潮汐 下げ潮の中央期</p> <p>館山特別地域気象観測所の観測資料によれば、16日04時40分に風向が東南東から南東であり、平均風速7.7m/s、最大瞬間風速18.8m/sの風が観測されていた。</p> <p>特記事項：千葉地方気象台の気象警報の発表状況  15日22時00分発表 暴風警報  16日12時09分発表 強風警報</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長は、大型船の船長を3年務めた経験があり、10月8日に小名浜港で初めて本船の船長として乗り組んでいた。</p> <p>船長は、小名浜港に停泊していた際、台風が接近していたものの、小名浜港には他船が入港することから、停泊を続けることができないと代理店から伝えられて出港することとし、出港の際、船舶所有者に津軽海峡を經由して天津港に向かうことを提案したが、返答がなかったため、通常の航路である日本の南岸沖を航行することを決めた。</p> <p>本船は館山湾に錨泊したとき、本船の半径2M圏内に8隻の船舶が既に錨泊していた。</p>

	<p>船長は、絡み錨を起こすことを心配して錨2個を投下しなかった。</p> <p>船長は、当直航海士に対し、投錨地点を海図に記載し、レーダー及びGPSプロッターで走錨をチェックすること、及びそのことを次の当直に引き継ぐように指示していた。</p> <p>本船は、空倉であったので、船首水槽を除くバラスタンクに海水合計約3,100tを積んでいた。</p> <p>本船は、本事故当時の喫水が、船首約4.00m、船尾約5.10mであった。</p> <p>本船は、左右両舷共に1節27.5mの錨鎖10節を装備していた。</p> <p>(付図1 推定航行経路図その1、付図2 推定航行経路図その2、付図3 平成25年台風第26号の経路図、付表1 館山特別地域気象観測所の気象観測資料、付表2 AIS情報記録(抜粋) 参照)</p>
<p><b>分析</b></p> <p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析</p>	<p>あり なし あり</p> <p>本船は、館山湾で錨泊中、台風第26号の接近に伴って風向が変化するとともに、風勢が増大する状況下、走錨を認めた船長が、揚錨し、機関を前進にかけて航行を開始したものの、操船困難となったことから、南西方に圧流されて館山湾で乗り揚げたものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、夜間、本船が、館山湾で錨泊中、台風第26号の接近に伴って風向が変化するとともに、風勢が増大する状況下、走錨を認めた船長が、揚錨し、機関を前進にかけて航行を開始したものの、操船困難となったため、南西方に圧流されて館山湾で乗り揚げたことにより発生したものと考えられる。</p>
<p><b>参考</b></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>・あらかじめ台風の進路を予測できる場合は、台風から遠ざかる進路を選択すること。</li> <li>・投錨して避泊する場合は、風向、水深等を考慮した適切な錨地を選択し、船体のコンディションに応じ、予想最大風速に耐えることができる十分な伸出量の錨鎖を繰り出すなどの錨泊法とすること。</li> <li>・船長は、錨泊中に短い間隔で台風の進路、風速、風向などを自らチェックすること。</li> </ul>

付図1 推定航行経路図その1

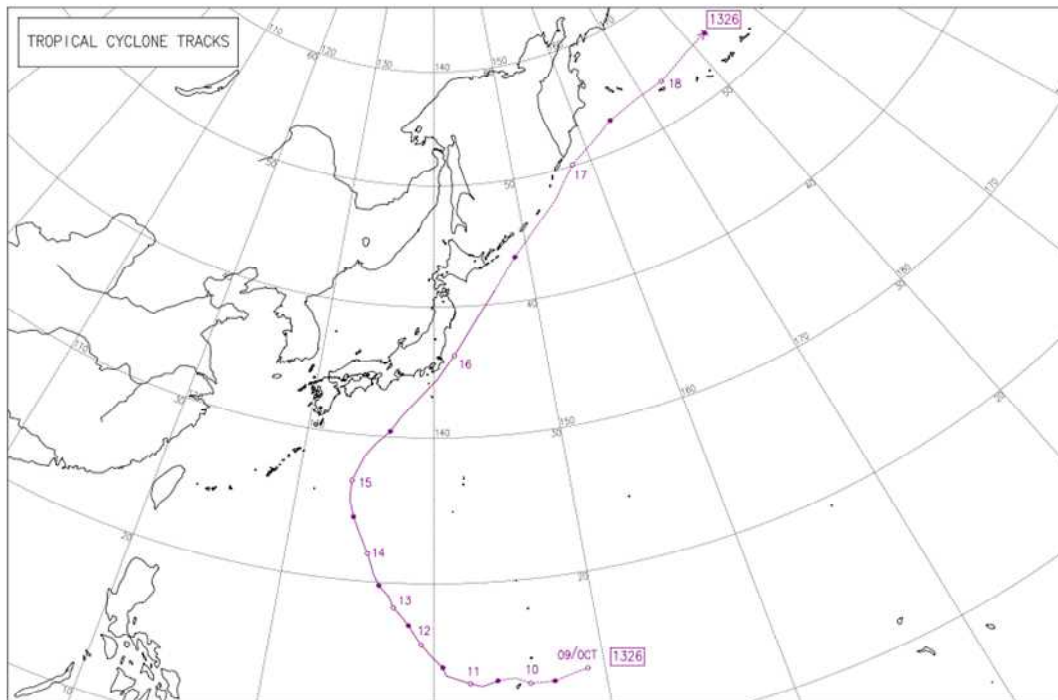


付図2 推定航行経路図その2



付図3 平成25年台風第26号の経路図

(気象庁サイトの過去の台風経路図から)



経路上の○印は、傍らに記した日の09時の位置を、●印は、同21時の位置をそれぞれ示す。

付表 1 館山特別地域気象観測所の気象観測資料

(平成25年10月16日の情報)

時刻 時:分	海面気圧	降水量 (mm)	気温 (°C)	相対湿度 (%)	風向・風速(m/s)				日照 時間 (分)
	(hPa)				平均	風向	最大瞬間	風向	
4:00	977.6	13.5	24.1	94	9.7	東南東	17.8	東南東	
4:10	975.7	5	24	93	10	東南東	17.2	東	
4:20	975.4	4	23.9	93	8.7	東	14.6	東	
4:30	974.2	4	24	93	6.8	東	13.3	東	
4:40	973.6	5.5	23.9	92	7.7	東南東	18.8	南東	
4:50	973	3.5	23.8	92	4.2	東南東	11.8	南東	
5:00	972	4.5	23.7	93	4.9	東南東	10.1	南東	
5:10	970.2	7	23.5	93	7.1	東南東	12.7	東南東	
5:20	968.9	6	23.6	93	7.8	東南東	13.0	東南東	
5:30	967.4	5	23.5	93	8.2	東	18.5	東南東	
5:40	965.8	3	23.4	93	8	東北東	15.6	北東	
5:50	964.4	2	23.3	93	5.5	北東	11.4	東	0
6:00	963.7	3.5	23.3	94	7.5	北北東	12.6	北北東	0
6:10	963.6	5	18.6	91	13.6	北北西	23.4	北北西	0
6:20	963.7	5.5	17.7	92	16.2	北北西	33.3	北	0
6:30	963.4	1	17.4	92	19.1	北北西	36.7	北北西	0
6:40	964.3	0.5	17.2	91	19.4	北北西	31.1	北北西	0
6:50	965.8	0.5	17.2	91	19.7	北北西	38.5	北	0
7:00	967.2	0	17.4	91	17.3	北北西	28.8	北北西	0
7:10	969	0	17.7	90	18.6	北北西	30.3	北北西	0

付表2 A I S情報記録(抜粋)

平成25年10月16日

時刻 (時:分:秒)	北緯 (° ' ")	東経 (° ' ")	対地針路 (°)	船首方位 (°)	対地速力 (kn)
04:00:27	35-00-28.3	139-48-20.0	243.8	074	0.3
04:10:12	35-00-35.2	139-48-15.7	284.0	078	1
04:14:45	35-00-34.3	139-48-08.7	252.0	094	1.5
04:20:09	35-00-32.3	139-47-59.1	256.6	128	1.3
04:28:05	35-00-31.2	139-47-45.5	264.6	157	1.3
04:34:10	35-00-25.0	139-47-41.2	181.6	096	0.9
04:37:11	35-00-23.0	139-47-42.1	139.3	087	1.1
04:42:02	35-00-19.7	139-47-44.3	120.2	080	1.2
04:45:15	35-00-17.9	139-47-51.0	110.2	067	2.1
04:50:08	35-00-19.0	139-48-03.2	079.7	058	2.4
04:56:06	35-00-22.7	139-48-17.3	083.4	054	1.7
04:59:23	35-00-22.8	139-48-23.3	100.3	054	1.0
05:07:40	35-00-09.7	139-48-17.9	231.7	302	3.2
05:10:09	35-00-06.2	139-48-09.7	255.9	319	3.0
05:15:10	35-00-06.1	139-47-58.2	133.9	074	2.8
05:19:49	34-59-59.3	139-48-15.8	095.1	035	3.2
05:25:09	35-00-12.5	139-48-29.8	058.2	049	4.5
05:30:50	35-00-25.1	139-48-54.9	064.6	052	3.1
05:35:01	35-00-26.0	139-49-08.6	092.1	059	3.2
05:40:20	35-00-20.4	139-49-31.4	138.1	137	6.6
05:45:00	35-00-00.4	139-49-33.0	221.0	299	3.7
05:50:01	34-59-49.7	139-49-20.1	260.3	304	2.9
05:55:19	34-59-44.3	139-48-53.1	237.8	329	3.3
06:00:09	34-59-33.9	139-48-41.1	212.2	323	3.6
06:05:00	34-59-18.8	139-48-29.5	214.0	305	3.8
06:10:09	34-59-05.0	139-48-19.0	211.9	305	3.1
06:12:00	34-59-00.5	139-48-14.7	215.0	321	3.0
06:15:19	34-58-53.1	139-48-08.9	212.5	310	2.7
06:20:24	34-58-45.8	139-48-06.1	141.2	251	1.1
06:32:25	34-58-38.5	139-48-07.3	203.0	244	0.5
06:35:25	34-58-38.1	139-48-07.5	192.0	246	0.2
06:41:23	34-58-37.7	139-48-07.7	227.5	250	0.2
07:02:25	34-58-37.0	139-48-08.1	255.3	259	0.2
07:11:22	34-58-36.9	139-48-08.1	228.6	260	0