

船舶事故調査報告書

平成29年1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28年3月13日 21時30分ごろ
発生場所	高知県大月町柏島南西端付近 柏島灯台から真方位241° 300m付近 （概位 北緯32° 46.0′ 東経132° 37.1′）
事故の概要	貨物船第六十一龍丸は、宿毛湾を南東進中、柏島南西端付近に乗り揚げた。 第六十一龍丸は、右舷船尾部の破口等を生じた。
事故調査の経過	平成28年3月14日、本事故の調査を担当する主管調査官（神戸事務所）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 第六十一龍丸、499トン 132679、光潮物産株式会社（A社） 76.55m×12.00m×7.00m、鋼 ディーゼル機関、1,177kW、平成3年7月
乗組員等に関する情報	船長 男性 55歳 三級海技士（航海） 免許年月日 平成元年3月9日 免状交付年月日 平成25年7月11日 免状有効期間満了日 平成31年3月8日
死傷者等	なし
損傷	右舷船尾部に破口及び機関室に浸水（全損）
気象・海象	気象：天気 雨、風向 北西、風速 約8m/s、視程 約3海里（M） 海象：波高 約0.5m、潮汐 ほぼ満潮時
事故の経過	本船は、船長ほか4人が乗り組み、石灰石約1,450tを積載し、千葉県館山市館山港に向けて大分県津久見市津久見港を出港し、平成28年3月13日19時30分ごろ、船長が航海士と船橋当直を交替して自動操舵で単独の船橋当直についた。 本船は、柏島と高知県宿毛市沖ノ島との間の狭い水道（以下「本件狭水道」という。）に向けて約9.5ノットの対地速力、自動操舵により真方位約125°の針路で航行中、20時57分ごろ宿毛市鶴来島

	<p>北東方沖約 1.5 M を通過した。</p> <p>船長は、21 時 20 分ごろ次の予定変針場所が柏島西方沖約 0.6 M であったが、本船が同島南西端と同変針場所との中間付近に向かう針路で航行していたので、自動操舵で右に約 5° 変針すれば予定変針場所に向かうと思いながら航行した。</p> <p>本船は、船長が、21 時 29 分ごろレーダー及び GPS で位置を確認し、柏島に近すぎたと思って手動操舵に切り換え、右舵一杯を取ったが、21 時 30 分ごろ柏島南西端付近に乗り揚げた。</p> <p>船長は、直ちに、船体等に異常がないことを確認した後に、主機を停止し、乗組員に怪我がないことを確認した後、船舶電話により海上保安庁に本事故の発生を通報し、A 社に連絡した。</p> <p>本船は、自力で離礁できず、14 日、風浪により船底に破口等が生じて機関室に浸水し、A 社が手配した民間救助会社による離礁も荒天で不可能となり、乗組員全員が A 社手配の渡船により退船した。</p> <p>本船は、その後、民間救助会社の引き船により引き下ろされたが、廃船となった。</p> <p>(付図 1 事故発生経過概略図 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長は、本件狭水道の航行経験が約 100 回であった。</p> <p>本船は、13 日の朝方に津久見港へ入港し、荷揚及び積荷作業を行って夕方に岀港した。</p> <p>船長は、本事故当時、慣れた海域であり、右に約 5° 変針しようと思った頃から気が緩み、ぼーっとしていたと本事故後に思った。</p> <p>本船の船橋に、船橋航海当直警報装置が備えられ、本事故当時作動していたものの、警報は鳴らなかった。</p> <p>本船の喫水は、船首約 3.75 m、船尾約 4.95 m であった。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象等の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>あり</p> <p>なし</p> <p>なし</p> <p>本船は、宿毛湾を本件狭水道に向けて南東進中、船長が、見張りを適切に行っていなかったことから、柏島南西端に向けて航行していることに気付くのが遅れ、同島南西端付近に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、本件狭水道を約 100 回も航行した慣れた海域であったことから、気が緩み、覚醒水準が低下していたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、本船が、宿毛湾を本件狭水道に向けて南東進中、船長が、見張りを適切に行っていなかったため、柏島南西端に向けて航行していることに気付くのが遅れ、同島南西端付近に乗り揚げたものと考えられる。</p>

参考	<p>A社は、本事故後、全乗組員に対して次の再発防止策の指導を徹底した。</p> <ul style="list-style-type: none">・ 狭い水道、潮流の速い海域では、スタンバイ配置とし、見張りの増員及び機関用意をすること。・ 基準航路を航行し、外れていないか、海図、GPS、レーダー等により自船位置を把握すること。・ 航海当直中は常に緊張感を持って対処すること。・ 慣れた航路であっても過信しないこと。 <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">・ 航海当直中疲労を感じた際は、他の乗組員に交替してもらうこと。
-----------	--

図1 事故発生経過概略図

