

船舶事故調査報告書

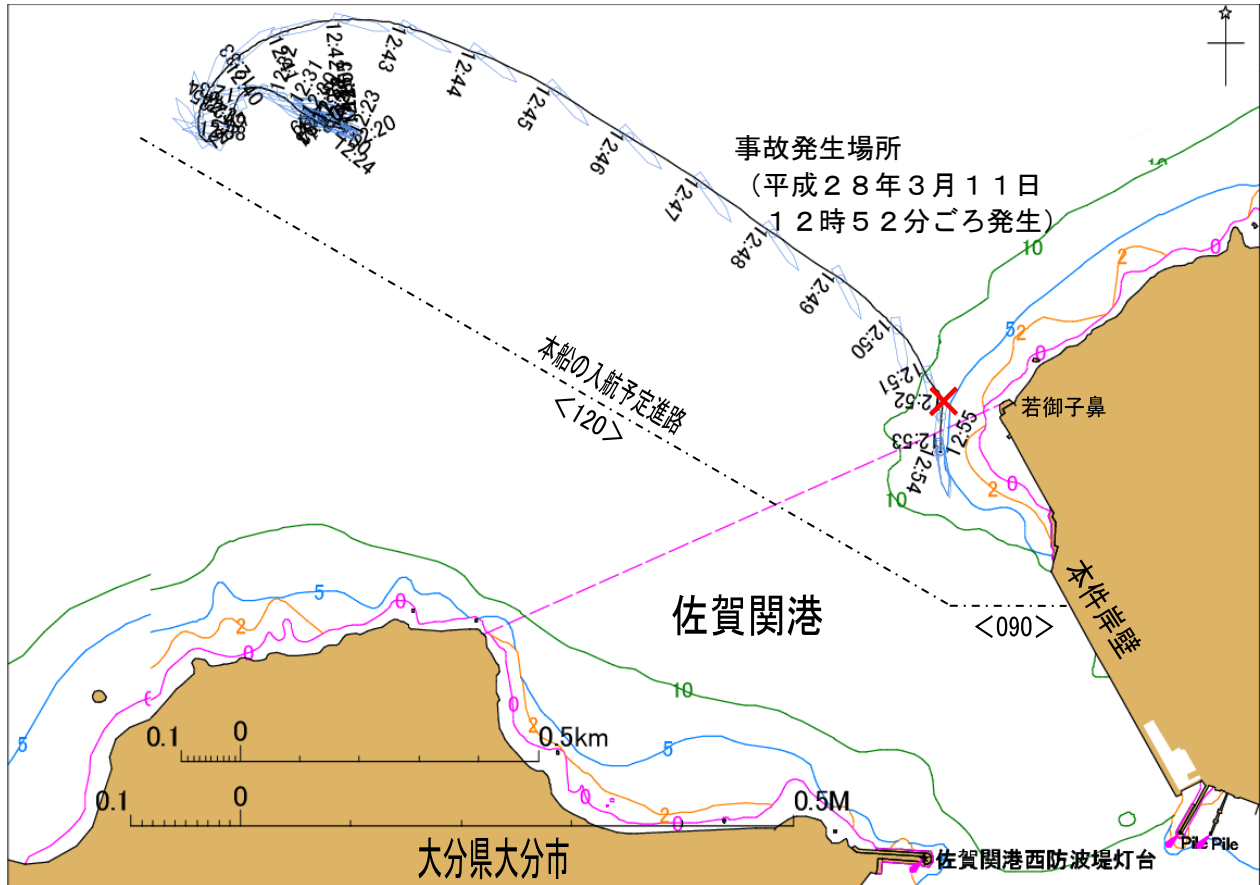
平成29年5月25日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 庄 司 邦 昭（部会長）
 委員 小須田 敏
 委員 根 本 美 奈

事故種類	乗揚
発生日時	平成28年3月11日 12時52分ごろ
発生場所	大分県大分市若御子鼻付近の浅礁 佐賀関港西防波堤灯台から真方位002°720m付近 （概位 北緯33°15.5′ 東経131°52.0′）
事故の概要	貨物船TY IRISは、入航中、浅礁に乗り揚げた。 TY IRISは、船底部に擦過傷を生じた。
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（門司事務所）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 TY IRIS（大韓民国籍）、4,105トン 9400435（IMO番号）、TAIYOUNG SHIPPING CO.,LTD 99.30m×17.00m×8.50m、鋼 ディーゼル機関、2,647kW、2006年10月8日
乗組員等に関する情報	船長（大韓民国籍） 男性 63歳 2級航海士免状（大韓民国発給） 交付年月日 2015年1月23日 （2020年4月7日まで有効） 三等航海士（大韓民国籍） 男性 19歳 4級航海士免状（大韓民国発給） 交付年月日 2015年1月23日 （2020年1月22日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	船底外板に擦過傷
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北北西、風力 4、視界 良好 海象：波高 約1m、潮汐 下げ潮の中央期、潮高 約100cm 潮流 東流 平成28年3月10日10時55分大分地方气象台から大分県中部に強風注意報及び波浪注意報が発表され、本事故当時も継続中であった。 潮流図によれば、速吸瀬戸の潮流が南流となる約1時間前から、佐賀関港沖の潮流が東流となる。

<p>事故の経過</p>	<p>本船は、船長ほか13人（大韓民国籍6人、フィリピン共和国籍4人、インドネシア共和国籍3人）が乗り組み、銅鉱石約5,490tを積載し、船首約5.80m、船尾約6.92mの喫水により、船長が操船指揮をとり、機関長をテレグラフに、三等航海士を速力の確認及び測深に、甲板手を手動操舵にそれぞれつけ、約4.0～5.0ノットの対地速力で、佐賀関港原料受入岸壁（以下「本件岸壁」という。）に向けて入航していた。</p> <p>本船は、平成28年3月11日12時45分ごろ、右舷船首にタグラインを1本取った際、船長が、タグボート（総トン数204トン、えい航力53tf）から本船の左舷前方の若御子鼻付近に浅礁があるので右舵を取るよう助言を受けたが、まだ同浅礁まで距離があると思い、南東進を続けていたところ、12時53分ごろ行きあしが止まった。</p> <p>船長は、機関を後進にかけるなどして自力での離礁を試みたものの、離礁できなかったため、潮が満ちるまで待機することとし、右舷錨を投下して船固めを行い、損傷箇所を調査させた。</p> <p>本船は、タグライン1本を右舷後部に取り直し、19時05分ごろタグボートにより浅礁から引き出され、本件岸壁西方沖に錨泊した。</p> <p>船舶代理店は、本船から本事故の発生の連絡を受け、大分海上保安部に通報した。</p> <p>（付図1 航行経路図、付表1 本船のAIS記録（抜粋） 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船は、本事故当時、レーダー2台を作動させ、それぞれ0.75海里（M）レンジ及び0.5Mレンジに設定し、共にノースアップとして表示していた。</p> <p>船長は、海図W1225（佐賀関港）に入航予定針路線を記入していた。</p> <p>船長は、以前に一度、本件岸壁に着けた経験があり、若御子鼻付近に拡張している浅礁を知っていたので、本事故当時、同鼻から西方約0.15M以上隔てて通過するつもりであった。</p> <p>船長は、本事故当時、佐賀関港への入航に慣れを感じていたため、若御子鼻までの距離を目測しながら航行し、入航予定針路線に沿って航行するつもりで当て舵を取っていた。</p> <p>船長は、以前、本件岸壁に着けた際、本件岸壁上の移動式クレーンを針路の目標に定めていたが、本事故当時、同クレーンが移動していたため針路の目標を失い、また、他の目標を定めていなかった。</p> <p>三等航海士は、本事故当時、船長からの指示により、レーダーに表示された速力及び測深機に表示された水深の報告のみを行っていたので、若御子鼻までの距離や航過距離などの報告は行っていなかった。</p> <p>海図W1225（佐賀関港）によれば、若御子鼻付近には護岸から約50～60m沖にかけて、干出岩を含む水深約3.4～4.5mの浅</p>

	礁が拡張している。
分析 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	あり なし あり 本船は、佐賀関港に入航中、船長が、風力4の北北西風が吹き、沖に東流がある状況下、目測に頼り、船位の確認を適切に行っていなかったことから、風潮流により圧流され、若御子鼻付近の浅礁に向かう体勢で航行していることに気付かず、若御子鼻付近の浅礁に乗り揚げたものと考えられる。 船長は、本件岸壁に着けた経験があったことから、目測に頼っていたものと考えられる。
原因	本事故は、本船が、佐賀関港に入航中、船長が、風力4の北北西風が吹き、沖に東流がある状況下、目測に頼り、船位の確認を適切に行っていなかったため、風潮流により圧流され、若御子鼻付近の浅礁に向かう体勢で航行していることに気付かず、若御子鼻付近の浅礁に乗り揚げたものと考えられる。
参考	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。 <ul style="list-style-type: none"> ・ 船位の確認を適切に行うこと。 ・ 避険線を設定するなどして航行の障害となるものから十分な距離を隔てて航行すること。

付図1 航行経路図



付表1 本船のAIS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 (° -' -")			
12:00:00	33-15-47.7	131-51-19.1	239.1	286	0.1
12:03:00	33-15-47.7	131-51-19.2	120.3	284	0.1
12:05:59	33-15-47.7	131-51-19.1	051.7	287	0.2
12:09:00	33-15-47.4	131-51-19.3	177.6	287	0.2
12:11:59	33-15-46.9	131-51-19.7	186.2	290	0.1
12:14:59	33-15-46.5	131-51-19.7	208.1	293	0.3
12:20:59	33-15-46.6	131-51-19.6	335.7	297	0.2
12:23:30	33-15-46.7	131-51-19.5	006.7	299	0.1
12:24:01	33-15-46.7	131-51-19.5	006.0	299	0.3
12:24:30	33-15-46.7	131-51-19.5	324.1	299	0.2
12:25:01	33-15-46.7	131-51-19.5	319.1	296	0.1
12:25:30	33-15-46.7	131-51-19.4	259.3	294	0.3
12:26:01	33-15-46.8	131-51-19.3	249.2	293	0.4
12:26:30	33-15-46.8	131-51-19.1	275.4	293	0.9
12:27:01	33-15-46.8	131-51-18.8	277.2	294	0.6
12:27:30	33-15-46.9	131-51-18.5	283.8	295	0.6
12:27:51	33-15-46.9	131-51-18.2	294.2	295	0.7
12:28:30	33-15-47.2	131-51-17.7	294.9	297	0.8
12:29:10	33-15-47.4	131-51-17.2	294.8	298	0.8
12:29:31	33-15-47.5	131-51-16.9	300.8	298	0.7

12:29:51	33-15-47.7	131-51-16.6	309.8	298	0.8
12:30:31	33-15-48.1	131-51-16.1	320.7	293	1.2
12:31:01	33-15-48.5	131-51-15.6	300.2	285	1.1
12:31:31	33-15-48.7	131-51-15.1	290.1	278	1.3
12:32:01	33-15-48.9	131-51-14.3	286.6	266	1.3
12:32:31	33-15-48.9	131-51-13.6	251.4	255	1.2
12:33:01	33-15-48.7	131-51-13.0	233.1	250	1.1
12:33:31	33-15-48.3	131-51-12.6	212.9	248	1.0
12:34:01	33-15-47.9	131-51-12.4	189.4	249	0.7
12:34:31	33-15-47.4	131-51-12.4	196.2	255	1.2
12:35:02	33-15-46.7	131-51-12.0	211.2	271	1.4
12:35:30	33-15-46.3	131-51-11.5	233.0	285	1.3
12:36:02	33-15-46.0	131-51-11.0	251.3	301	1.1
12:36:30	33-15-46.1	131-51-10.6	305.9	314	0.8
12:37:02	33-15-46.4	131-51-10.2	337.4	327	0.9
12:37:30	33-15-46.8	131-51-10.1	350.5	339	1.1
12:38:02	33-15-47.4	131-51-10.2	009.0	353	1.3
12:38:30	33-15-48.1	131-51-10.4	020.0	006	1.7
12:39:02	33-15-48.9	131-51-10.9	030.1	021	2.0
12:39:30	33-15-49.8	131-51-11.6	041.6	034	2.3
12:40:01	33-15-50.6	131-51-12.8	050.9	049	2.6
12:40:30	33-15-51.4	131-51-14.1	061.1	063	2.9
12:41:01	33-15-52.0	131-51-15.7	070.4	077	3.1
12:41:30	33-15-52.5	131-51-17.5	078.1	090	3.2
12:42:01	33-15-52.7	131-51-19.6	085.2	105	3.5
12:42:30	33-15-52.6	131-51-21.7	098.2	116	3.6
12:43:01	33-15-52.1	131-51-23.9	109.4	121	3.8
12:43:31	33-15-51.5	131-51-26.1	110.9	124	4.1
12:44:01	33-15-50.7	131-51-28.4	111.8	128	4.3
12:44:31	33-15-49.8	131-51-30.8	118.7	133	4.4
12:45:01	33-15-48.8	131-51-33.2	120.5	138	4.6
12:46:01	33-15-46.3	131-51-38.0	123.9	137	4.9
12:46:31	33-15-45.0	131-51-40.4	121.0	139	4.9
12:47:01	33-15-43.7	131-51-42.9	125.6	144	4.7
12:47:31	33-15-42.3	131-51-45.1	128.7	146	4.7
12:48:02	33-15-41.0	131-51-47.3	124.5	145	4.5
12:48:40	33-15-39.5	131-51-50.0	119.2	145	4.6
12:49:10	33-15-38.2	131-51-52.2	127.1	157	4.5
12:49:40	33-15-36.8	131-51-54.1	134.3	163	3.8
12:50:10	33-15-35.5	131-51-55.6	137.2	172	3.3
12:50:40	33-15-34.4	131-51-56.5	151.5	172	2.6
12:51:11	33-15-33.2	131-51-57.2	151.1	166	2.5
12:51:48	33-15-32.0	131-51-58.2	167.0	187	2.2
12:52:31	33-15-30.4	131-51-58.1	183.5	179	2.2
12:53:11	33-15-29.2	131-51-58.1	198.5	169	0.5

※船位は、船橋上方に設置されたGPSアンテナの位置である、また、船首方位及び対地針路は真方位である。