

船舶事故調査報告書

平成30年8月22日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	乗揚
発生日時	平成30年4月1日 16時01分ごろ
発生場所	鹿児島県龍郷町龍郷漁港番屋地区東方沖 龍郷港阿丹埼北東方照射灯から真方位124°420m付近 (概位 北緯28°26.1′ 東経129°36.6′)
事故の概要	油タンカー治栄丸は、東北東進中、浅瀬に乗り揚げた。
事故調査の経過	平成30年4月3日、主管調査官（那覇事務所）を指名 原因関係者から意見聴取実施済
事実情報	
船種船名、総トン数	油タンカー 治栄丸、732トン
船舶番号、船舶所有者等	141365、有村商事株式会社（A社）
乗組員等に関する情報	船長、三級（航海） 航海士A、三級（航海）
負傷者	なし
損傷	船底外板に擦過傷、ビルジキールに曲損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 東北東、風力 3、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の中央期、潮高 約72cm（鹿児島県笠利湾）
事故の経過	<p>本船は、船長、機関長及び航海士Aほか4人が乗り組み、船長が操舵スタンドに、機関長が主機操縦レバーにそれぞれつき、龍郷漁港番屋地区の岸壁を入り船右舷着けとした状態から船尾を左舷方に振りながら離れた後、バウスラストを右一杯として船首方位が約064°～067°（真方位、以下同じ。）の間になるまで右回頭した。</p> <p>航海士Aは、本船が右回頭を終えて龍郷漁港番屋地区東方沖に設置された赤色灯浮標（以下「本件赤色灯浮標」という。）とその東南東方に設置された緑色灯浮標（以下「本件緑色灯浮標」という。）との間に船首が向いた頃、船尾配置を解かれて昇橋し、船長と交替して操舵スタンドにつき、左舷船首方の本件赤色灯浮標を通過したときに左舷一杯を指示する予定であること及び針路が064°であることを船長から聞いた。</p> <p>本船は、微速力前進中、水深が浅いところに接近したので、主機を停止して前進惰力として東北東進した。</p> <p>船長は、船首部が本件赤色灯浮標を通過したことを認め、船首方の浅所域を避ける針路とする目的で、微速力前進及び左舷一杯を指示し、船橋の船尾側にある音響測深機で水深を確認して前方を向いた際、本件赤色灯浮標から離れていることに気付き、機関長から右に寄っていることを聞いたので、舵角指示器を確認したところ、左舷一杯</p>

	<p>となっていないことを知り、再度左舵一杯を指示して本船が左回頭を始めたことを認めたものの、船底に衝撃を感じた。</p> <p>船長は、本船が乗り揚げたことを知り、主機を停止し、投錨して船固めを行った後、乗組員に各部の点検を行わせ、浸水及び油の流出がないことを確認した後、A社に本事故の発生を報告した。</p> <p>本船は、自然に離礁し、A社に手配されたダイバーにより船底外板に擦過傷及びビルジキールに曲損があるものの、航行に支障がないことが確認され、抜錨して自力で航行し、笠利湾で錨泊した。</p> <p>本船は、軽油、A重油等合計約510klを積載し、喫水が船首約2.6m、船尾約3.8mであった。</p> <p>本船は、龍郷漁港番屋地区への入港が月に3回程度あった。</p> <p>海図W245（笠利湾）及び龍郷町の回答書によれば、本件赤色灯浮標の北西側及び本件緑色灯浮標の周囲に浅所域が広がっている。</p> <p>航海士Aは、本事故時、当て舵を約10°～15°を取っていたが、064°の針路を保持できなかったため、左舵一杯の指示を受けたとき、船首方位が約067°であり、左舵一杯を取って064°を保持するものと思い、左舵一杯を取り、すぐに当て舵として右舵一杯を取って、更に舵を中央へ戻していたところ、再度左舵一杯の指示を受けた。</p> <p>航海士Aは、本事故時、船長の指示を受けて操舵することに注意を向け、本船が本件緑色灯浮標付近の浅瀬に接近していることに気ができなかった。</p> <p>航海士Aは、本船で約2年間乗船経験があったが、龍郷漁港番屋地区の出航時に操舵スタンドについては本事故当日が初めてであった。</p>
<p>分析</p>	<p>本船は、龍郷漁港番屋地区東方沖を東北東進中、船長と航海士Aとの間のコミュニケーションが不足していたことから、船長が、船首方の浅所域を避ける針路とする意図で、左舵一杯を指示した際、航海士Aが左舵一杯を取った後、操舵を引き継いだときの064°の針路を保持しようとし、すぐに当て舵として右舵一杯を取り、船長が左回頭していないことに気付いて左舵一杯を取らせたものの、左回頭する時機が遅れ、浅瀬に乗り揚げたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、龍郷漁港番屋地区東方沖を東北東進中、船長と航海士Aとの間のコミュニケーションが不足していたため、船長が、船首方の浅所域を避ける針路とする意図で、左舵一杯を指示した際、航海士Aが、左舵一杯を取った後、操舵を引き継いだときの約064°の針路を保持しようとしてすぐに当て舵として右舵一杯を取り、船長が左回頭していないことに気付いて左舵一杯を取らせたものの、左回頭する時機が遅れ、浅瀬に乗り揚げたものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</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</p>

られる。

- ・ 船長は、船橋の乗組員に対し、操船の意図を明確に伝えるとともに、積極的に報告及び確認を行わせるなど、BRMの強化を図ること。
- ・ 船長は、操舵指示後、舵角指示器を確認すること。
- ・ 操舵を行う者は、操舵号令を復唱し、操船指揮に疑問が生じた場合、その内容を確認すること。