

船舶事故調査報告書

令和2年1月22日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

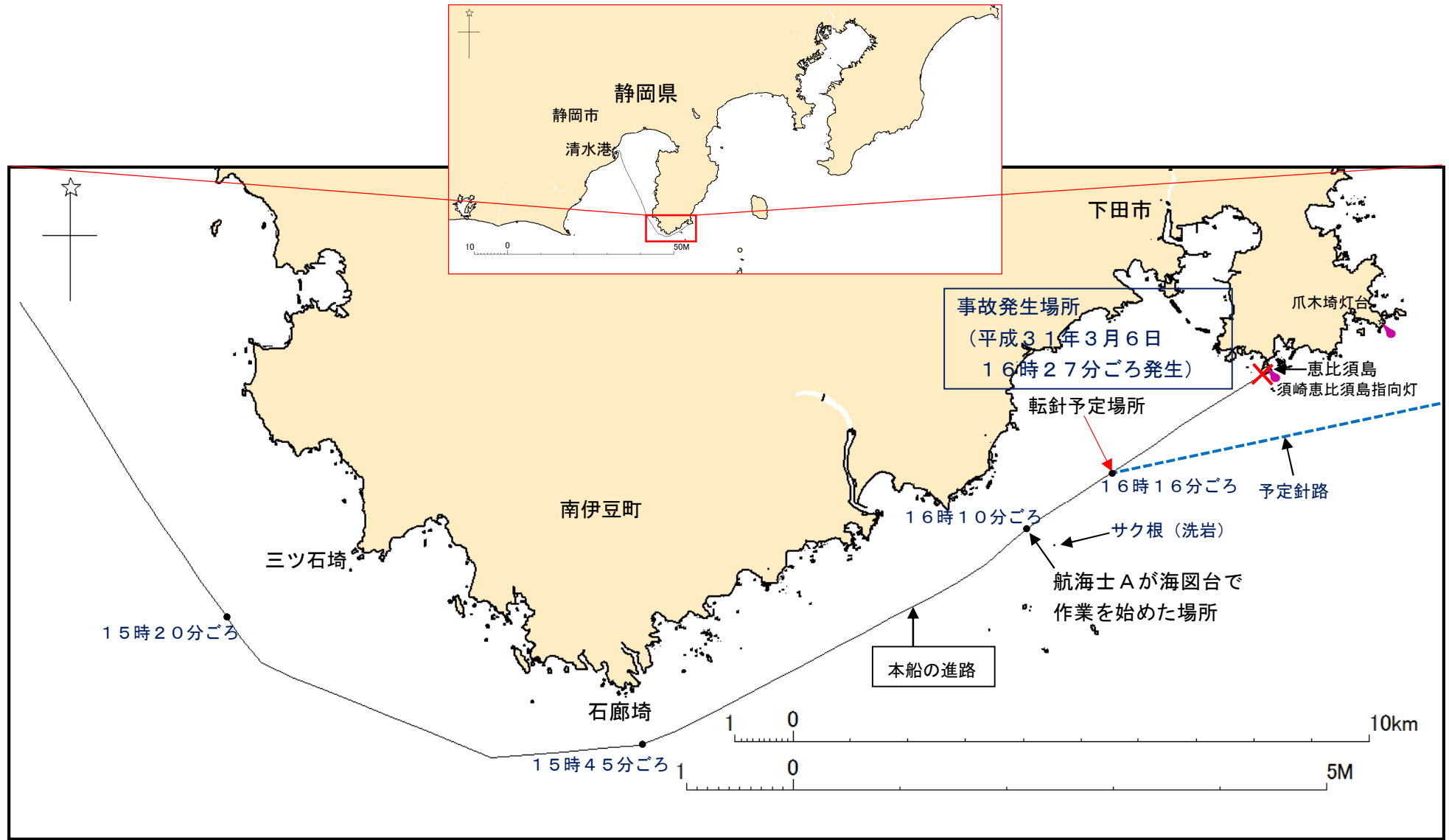
委 員 佐藤 雄 二（部会長）
委 員 田 村 兼 吉
委 員 岡 本 満喜子

事故種類	乗揚
発生日時	平成31年3月6日 16時27分ごろ
発生場所	静岡県下田市恵比須島南西岸の岩礁 須崎恵比須島指向灯から真方位207°130m付近 (概位 北緯34°39.0′ 東経138°57.9′)
事故の概要	油タンカー第三十一京丸は、東北東進中、恵比須島南西岸の岩礁に乗り揚げた。 第三十一京丸は、球状船首部の亀裂等を生じた。
事故調査の経過	平成31年4月5日、本事故の調査を担当する主管調査官（横浜事務所）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	油タンカー 第三十一京丸、173トン 132046、協和石油株式会社（A社） 40.00m×7.50m×3.40m、鋼 ディーゼル機関、514kW、平成5年6月
乗組員等に関する情報	船長 男性 72歳 五級海技士（航海） 免許年月日 昭和43年3月22日 免状交付年月日 平成30年12月12日 免状有効期間満了日 令和5年12月11日 航海士A 男性 23歳 四級海技士（航海） 免許年月日 平成26年12月1日 免状交付年月日 平成26年12月1日 免状有効期間満了日 令和元年11月30日
死傷者等	なし
損傷	球状船首部に亀裂を伴う凹損、船首部外板に凹損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 西北西、風力 2、視界 良好 海象：波高 約0.2m、潮汐 高潮時
事故の経過	本船は、船長及び航海士Aほか2人が乗り組み、空船の状態で平成31年3月6日11時40分ごろ京浜港に向け、静岡県静岡市清水港を出港した。

	<p>本船は、航海士Aが、15時20分ごろ静岡県南伊豆町三ツ石埼南西方沖で昇橋し、前直の航海士から船橋当直を引き継いで単独の船橋当直につき、操舵スタンドの前に立って操船に当たったのち、約9～10ノットの対地速力で、自動操舵により東南東進した。</p> <p>本船は、15時45分ごろ石廊埼南方沖において、恵比須島に向けて真方位062°の針路とした。</p> <p>航海士Aは、16時10分ごろサク根（洗岩）を右舷正横約0.3海里（M）に見て通過した頃、他船が見当たらず、転針予定場所までまだ約1Mあるので、海図台に行き、5分間もあれば‘下船予定者の交通費等の精算作業’（以下「本件作業」という。）を転針予定までに終えることができると思い、本件作業を始めた。</p> <p>航海士Aは、16時16分ごろ恵比須島から南西方約1.7Mで下田市爪木埼灯台南西方沖に向ける転針予定場所となったものの、海図台で本件作業を続け、同場所を通過して東北東進中、16時27分ごろ、衝撃を感じ、恵比須島南西岸の岩礁に乗り揚げたことを知った。</p> <p>本船は、船長が、衝撃に気付いて昇橋し、航海士Aが倒れていることに気付き、主機を停止したのち、後進にかけて自力で離礁し、乗組員に船体の損傷状況を確認させたところ、フォアピークタンクの水位が下がっていたので同タンクに破口が生じたことを知ったが、航行可能と判断し、航行を継続した。</p> <p>本船は、事故後間もなく海上保安庁から問い合わせを受け、浸水がなく、自力航行が可能である旨を報告し、神奈川県三浦市三崎港に入港した。</p> <p>（付図1 航行経路図、付表1 本船のGPSプロッター記録（抜粋）、写真1 本船、写真2 本船の損傷状況 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船の喫水は、船首約1.5m、船尾約2.6mであった。</p> <p>航海士Aは、本件作業が予定より時間が掛かり、途中で本件作業に没頭していて転針することを失念したと本事故後に思った。</p> <p>船長は、本事故当時、自損事故であり、特に報告する義務はないと思ったので、海上保安庁への通報を行っていなかった。</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、恵比須島西南西方沖において自動操舵で東北東進中、航海士Aが、転針予定場所まで約1Mとなった際、5分間もあれば本件作業を終えることができると思い、海図台で本件作業に没頭して転針予定場所で転針することを失念し、恵比須島南西岸に向かっていることに気付かずに航行を続けたことから、同島南西岸の岩礁に乗り揚げたものと考えられる。</p>

<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が恵比須島西南西方沖において自動操舵で東北東進中、航海士Aが、転針予定場所まで約1Mとなった際、5分間もあれば本件作業を終えることができると思い、海図台で本件作業に没頭して転針予定場所で転針することを失念し、恵比須島南西岸に向かっていくことに気付かずに航行を続けたため、同島南西岸の岩礁に乗り揚げたものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</p>	<p>A社は、本事故後、乗組員に対し、各自の業務分担に余裕を持たせる体制とし、当直中の見張りに専念するよう指導を行った。</p> <p>今後の同種事故等の再発防止及び被害の軽減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"> ・航海士は、単独で航海当直中、転針予定場所が近い場合は、海図台で書類整理等の作業を行わないこと。 ・事故発生の際は、速やかに海上保安庁に通報すること。

付図1 航行経路図



付表1 本船のGPSプロッター記録（抜粋）
（プロットの間隔は約2分ごと）

船 位 ※		船 位 ※	
北 緯 (° -' -")	東 経 (° -' -")	北 緯 (° -' -")	東 経 (° -' -")
34-40-10.3	138-43-22.2	34-35-29.4	138-49-55.7
34-39-55.1	138-43-34.4	34-35-31.4	138-50-21.1
34-39-39.8	138-43-46.4	34-35-33.1	138-50-46.6
34-39-24.7	138-43-58.4	34-35-40.1	138-51-09.9
34-39-09.4	138-44-10.7	34-35-49.4	138-51-32.2
34-38-53.9	138-44-22.9	34-35-58.9	138-51-54.3
34-38-38.2	138-44-34.6	34-36-08.6	138-52-16.4
34-38-22.4	138-44-46.0	34-36-18.2	138-52-38.1
34-38-06.5	138-44-57.7	34-36-27.7	138-52-59.8
34-37-50.9	138-45-09.8	34-36-37.1	138-53-20.8
34-37-35.2	138-45-22.4	34-36-46.1	138-53-41.6
34-37-19.9	138-45-35.3	34-36-55.0	138-54-02.5
34-37-04.4	138-45-48.4	34-37-04.5	138-54-23.3
34-36-48.9	138-46-01.7	34-37-14.8	138-54-43.4
34-36-33.4	138-46-14.7	34-37-28.0	138-55-01.0
34-36-18.8	138-46-29.3	34-37-40.2	138-55-19.7
34-36-10.6	138-46-50.7	34-37-50.9	138-55-39.7
34-36-03.6	138-47-13.0	34-38-01.3	138-55-59.0
34-35-56.3	138-47-35.4	34-38-11.5	138-56-18.4
34-35-48.8	138-47-57.7	34-38-22.1	138-56-37.5
34-35-41.3	138-48-20.6	34-38-33.2	138-56-56.0
34-35-33.5	138-48-43.2	34-38-43.4	138-57-15.5
34-35-26.1	138-49-05.9	34-38-53.3	138-57-35.5
34-35-27.5	138-49-30.4	34-39-01.7	138-57-52.0

※船位は、船橋上方に設置されたGPSアンテナの位置である。

写真1 本船



写真2 本船の損傷状況

