

船舶事故調査報告書

平成22年5月13日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 横山 鐵 男（部会長）
 委員 山本 哲 也
 委員 根本 美 奈

| | |
|---|--|
| 事故種類 | 乗揚 |
| 発生日時 | 平成21年1月31日 23時48分ごろ |
| 発生場所 | 愛知県渥美半島北西岸 伊良湖岬灯台から真方位026° 1.9海里（M）付近 （概位 北緯34° 36.6′ 東経137° 01.9′） |
| 事故調査の経過 | 平成21年2月1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の手続きを行った。 |
| 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 ユーシヨウ セブン YUSHO SEVEN、2,972トン 9258569（IMO番号）、T.H. SHIPPING PANAMA, S.A. 83.90m×14.80m×9.00m、鋼 ディーゼル機関、1,912kW、2001年 |
| 乗組員等に関する情報 | 船長 男性 60歳 |
| 死傷者等 | なし |
| 損傷 | 船底外板にき裂を伴う凹損、舵板に曲損、推進器翼に欠損、左舷錨の喪失 |
| 事故の経過 | <p>本船は、船長ほか14人が乗り組み、入渠の目的で、約1,000トンのバラスト水を積載し、船首約2.81m、船尾約4.31mの喫水で、平成21年1月30日16時15分ごろ愛知県名古屋港を出港し、広島県尾道市にある造船所に向かった。</p> <p>船長は、熊野灘を南進中、東からの強風を受けて船体動揺が大きくなったことから、反転して伊勢湾内に戻り、東寄りの風を遮る愛知県渥美半島北西岸沖に避難して錨泊することとした。</p> <p>船長は、翌31日04時00分ごろに予想に反して風向が北西に変わったことを知ったが、予定の錨地が伊勢湾内であることから、波浪が高まることはないと考え、04時30分ごろ、渥美半島北西岸沖約1Mの水深約12m、底質が砂のところ右舷錨を投下し、錨鎖5節を伸出して錨泊を始めた。</p> <p>船長は、翌日05時に抜錨して目的地に向かうつもりであったこと、及び北西寄りの強風が吹き続けていたことから、守錨当直と主機の暖機の維持を指示して降橋した。</p> <p>船長は、23時20分ごろ当直中の三等航海士から本船が走錨しているとの報告を受けて昇橋し、当直の機関士に対して主機の使用準備を指示するとともに、一等航海士に対して左舷錨を投下して錨鎖2節を伸出するように指示した。</p> <p>船長は、23時30分ごろ左舷錨を投下して錨鎖2節を伸出させたとの報</p> |

| | |
|---------------|---|
| | <p>告を受けたが、本船の走錨が止まらず、陸岸まで約0.2Mとなった23時45分ごろ、機関を微速力前進にかけて左舵一杯にとったが、その後、船尾船底部に最初の衝撃を感じた。</p> <p>本船は、左舷正横付近から風を受ける体勢で走錨を続けた後、左舷側に約8度傾斜した状態でかく座した。</p> <p>本船は、海上保安庁に事故の発生を通報する一方、機関を停止して燃料油等の供給弁を閉鎖し、2月2日10時38分ごろタグボートによって引き下ろされ、愛知県三河港にえい航された。なお、本事故において、本船からの油の流出はなかった。</p> |
| <p>気象・海象</p> | <p>気象：天気 晴れ、風向 北西、風力 7</p> <p>事故現場の北西方約18Mのところに位置するセントレア地域気象観測所における気象観測値によれば、04時20分～30分の平均風速は13.1m/s、最大瞬間風速は15.9m/sであった。また、13時40分以降は風力7（13.9～17.1m/s）～風力8（17.2～20.7m/s）の北西風が吹き続き、最大瞬間風速は20時00分ごろの22.1m/sであった。</p> <p>海象：潮汐 下げ潮の中央期、波高 約1m</p> <p>中山水道における潮流は、1月31日22時ごろから南西方に向けて流れ始め、本事故発生時の流速は約0.7ノットであった。</p> <p>特記事項：名古屋地方気象台は、1月30日16時58分に高波と強風及び大雨に関する東海地方気象情報第3号を発表し、愛知県の内海に波高3m、最大風速20m/sの風を予想していた。</p> |
| <p>その他の事項</p> | <p>1 海上保安庁伊勢湾海上交通センターが受信したAIS（船舶自動識別装置）情報によれば、平成21年1月31日の本船の走錨経過は次のとおりであった。</p> <p>(1) 04時29分59秒、北緯34°36'55.6" 東経137°01'16.0"</p> <p>(2) 23時19分17秒、北緯34°36'51.3" 東経137°01'22.7" 対地速力0.4kn、対地針路138°、船首方位324°、その後南東方に移動している。</p> <p>(3) 23時43分17秒、北緯34°36'33.2" 東経137°01'55.2" 対地速力1.2kn、対地針路115°、船首方位356°、その後対地針路が東寄りに変化している。</p> <p>(4) 23時48分08秒、北緯34°36'33.1" 東経137°01'55.2" 対地速力0kn、対地針路085°、船首方位022°</p> <p>2 海図W1064の情報によれば、投錨場所付近の水深は約13mであった。</p> <p>3 海上保安庁刊行の平成21年潮汐表第1巻によれば、本事故発生時の潮高は約1.2mであった。</p> <p>4 文献（操船通論 本田啓之輔著 昭和61年発行 株式会社成山堂書</p> |

| | | |
|----|---|---|
| | 店)によれば、水深H (m) の泊地における実務上の錨鎖伸出量の目安として (3H+90m) が使用されている。 | |
| 分析 | 乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象の関与 判明した事項の解析 | あり なし あり 本船は、北西寄りの強風が吹く状況下、適切な錨地を選定しなかったため、渥美半島北西岸沖で錨泊中に走錨して同半島北西岸に乗り揚げたものと考えられる。 本船が走錨し始めた時刻は23時19分ごろであり、乗り揚げた時刻は23時48分ごろであったものと考えられる。 本船は、空倉状態であったこと、1.5mの船尾トリムであったこと、海図の水深及び本事故発生時の潮高から水深が約14mであったこと、錨鎖の伸出量が5節であったこと、及び風力7の風が吹いていたことから、錨鎖伸出量が不十分であった可能性があると考えられる。 本船は、走錨中、左舷錨を投下して錨鎖2節まで伸出したが、走錨を止めることができなかったものと考えられる。 |
| 原因 | 本事故は、本船が、強い北西風が吹く状況下、伊勢湾において錨泊する際、適切な錨地を選定しなかったため、渥美半島北西岸沖で錨泊中に風勢が強まって走錨し、渥美半島北西岸に乗り揚げたことにより発生したものと考えられる。 | |