

# 船舶事故調査報告書

平成23年10月20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 庄 司 邦 昭  
 委員 石 川 敏 行

事故種類	乗揚
発生日時	平成22年10月24日 08時45分ごろ
発生場所	宮崎県宮崎市戸崎鼻南岸 戸崎鼻灯台から真方位150° 430m付近 （概位 北緯31° 46.9′ 東経131° 29.3′）
事故調査の経過	平成22年10月25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	A 引船 YM-88（シェラレオネ共和国籍）、481トン 7527631（IMO番号）、YMC（HK）LIMITED 43.1m×10.0m×4.5m、鋼 ディーゼル機関、3,450kW（2基合計）、1985年9月1日 （起工） B 浚渫船 HAITUO 008（ベリーズ国籍）、5,910トン なし、HONGKONG OCEAN EXPLORATION TECHNOLOGY LIMITED 121.8m×20.0m×5.5m、鋼 機関なし、1998年
乗組員等に関する情報	船長（インドネシア共和国籍） 男性 32歳 締約国資格受有者承認証 船長（シェラレオネ共和国発給） 交付年月日 不詳 一等航海士（インドネシア共和国籍） 男性 36歳 締約国資格受有者承認証 一等航海士（シェラレオネ共和国発給） 交付年月日 2010年10月21日 （2011年1月20日まで有効） 二等航海士（インドネシア共和国籍） 男性 38歳 締約国資格受有者承認証 二等航海士（シェラレオネ共和国発給） 交付年月日 2010年10月21日 （2011年1月20日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	A えい航索が切断 B 乗揚後に浸水
事故の経過	A船は、船長ほか9人が乗り組み、無人のB船を引いてA船引船列を構成し、機関回転数毎分約220として九州東岸沖経由で中華人民共和国台州 <small>タイヂョウ</small> に向かい、豊後水道を通過した頃から風が強くなって波も高くなり、えい航速力が低下した。 A船のえい航索は、‘A船のメインドラムから巻き出された直径56mm、

	<p>長さ約350mのワイヤロープ（以下「本件えい航索」という。）の先端にシャックルを取り付け、同シャックルに直径56mm、長さ約18mのブライダルワイヤロープ2本を接続してB船の両舷ポラードにつないでいた。</p> <p>船長は、甲板長と共に平成22年10月23日20時からの船橋当直に就き、22時～23時ごろから東風が風力4よりも強くなったが、同じ機関回転数のまま約1.3～0.8ノット（kn）に低下した速力で左舷正横方向から風を受けながら自動操舵により南進した。</p> <p>A船引船列は、強い東風と波浪によって船首が大きく左右に振れ、最大で片舷約25°の横揺れをしながら日向灘を約194～201°（真方位、以下同じ。）の針路で航行した。</p> <p>船長は、24日00時からの船橋当直のために昇橋した二等航海士から速力が約6knに上昇しているとの報告を受け、本件えい航索が切断したことに気付いて反転し、B船の捜索に向かった。</p> <p>船長は、00時15分ごろ、本件えい航索が切断したことを衛星電話で関係会社に連絡するとともに海上保安庁に通報し、B船の捜索を行っていたところ、レーダーにより漂流しているB船を探知し、01時25分ごろ目視でB船を確認して接近した。</p> <p>船長は、08時ごろまでの間に何度もB船への接舷を試みたものの、波高約3～4mの波浪による船体の上下動のために接舷することができず、えい航索を取ることができなかった。</p> <p>B船は、風潮流で北西方に圧流され、08時45分ごろ戸崎鼻南岸に乗り揚げた。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 雨、風向 東、風力 6、視程 約6海里          注意報、警報の発表状況          大分県 10月22日～23日 波浪注意報          日向灘 10月23日17時35分～24日05時40分          海上風警報          宮崎県 10月24日 風警報          海象：波高 約3～4m、潮汐 下げ潮の中央期</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長は、天気図及びナブテックスにより気象情報を入手していたが、警報等の発表状況については知らなかった。</p> <p>A船のAISの情報記録によれば、船首方位、対地針路及び対地速力の変化状況は、次のとおりであった。</p> <p>(1) 船首方位は、23日23時50分00秒～23時57分59秒の間は、161～255°の間で振れていたが、23時58分08秒～24日00時06分29秒の間は187～199°の間で振れていた。</p> <p>(2) 00時06分29秒に船首方位193°及び対地針路193.6°であったものが、00時06分40秒には船首方位214°及び対地針路216.7°となり、07分19秒には船首方位316°及び対地針路316.1°となった。</p> <p>(3) 23時56分59秒に速力が1.3knであったものが、23時57分08秒には1.6knとなり、23時57分59秒には5.6knとなった。</p> <p>(4) 00時00分20秒に船首方位187°であったものが、00時0</p>

	<p>7分19秒には船首方位316°となった。  (付表1 A船のAISの情報記録(抜粋) 参照)</p> <p>A船の喫水は、船首約3.50m、船尾約4.40mであり、B船の喫水は、約5mであった。</p> <p>工場出荷試験証明書(2007年11月27日付け)によれば、本件えい航索は、亜鉛メッキが施されたワイヤロープであり、直径56mm、全長1,500m及び破断加重224tであった。</p> <p>本件えい航索は、A船の船尾から約20mのところ切断していた。</p> <p>本船では、船橋当直の交替の前後と1時間ごとにえい航索などの点検を行い、点検時にはえい航状態に異状はなかった。</p> <p>本件えい航索は、切断前に損傷していたかどうかについては、十分な情報が得られなかったため、明らかにすることはできなかった。</p>	
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 あり あり A船引船列は、風力6の東風と波高約4mの波浪を受けて日向灘を南進中、本件えい航索が切断したことから、B船が圧流されて戸崎鼻南岸に乗り揚げたものと考えられる。 本件えい航索は、AISの情報記録から、23日23時56分59秒に速力1.3knであったものが、その直後から速力が上昇し始め、23時57分59秒には5.6knとなったことから、23時57分ごろに切断したのと考えられる。 船長は、二等航海士から速力が約6knに上昇しているとの報告を受けて本件えい航索が切断したことに気づき、24日00時07分ごろ反転してB船の捜索に向かったものと考えられる。 本件えい航索は、荒天下でえい航中に緊張するなどして切断した可能性があると考えられるが、十分な情報が得られなかったことから、切断した状況を明らかにすることはできなかった。
原因	本事故は、A船引船列が、風力6の東風と波高約3～4mの波浪を受けて日向灘を南進中、本件えい航索が切断したため、B船が圧流されて戸崎鼻南岸に乗り揚げたことにより発生し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。 ・海上風警報が発表されるなど、荒天が予想される場合には、えい航を中止して避泊することが望ましい。	

付表 1 A 船のAISの情報記録 (抜粋)

時刻	北緯 (° -' -")	東経 (° -' -")	船首方位 (°)	対地針路 (°)	対地速力 (kn)
23:50:00	31-42-19.7	131-36-51.6	161	162.8	1.3
23:52:00	31-42-17.7	131-36-51.3	148	148	1.5
23:53:09	31-42-16.7	131-36-51.5	165	146.1	1.3
23:55:59	31-42-14.0	131-36-50.4	216	216.9	0.9
23:56:39	31-42-13.2	131-36-50.3	211	210.9	1.1
23:56:59	31-42-13.0	131-36-50.2	229	231	1.3
23:57:08	31-42-12.8	131-36-50.1	222	224.5	1.6
23:57:29	31-42-12.3	131-36-49.9	213	211.1	2.4
23:57:49	31-42-11.0	131-36-49.8	188	185.5	4.4
23:57:59	31-42-10.0	131-36-49.6	188	193.9	5.6
00:00:20	31-41-55.9	131-36-46.9	187	187.3	6.4
00:06:29	31-41-17.6	131-36-37.5	193	193.6	6.9
00:06:40	31-41-16.5	131-36-36.6	214	216.7	6.8
00:07:19	31-41-17.4	131-36-32.0	316	316.1	7.4