

船舶事故調査報告書

平成24年3月8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
 委員 根 本 美 奈

事故種類	乗揚
発生日時	平成22年7月12日 03時20分ごろ
発生場所	千葉県千葉港千葉区第2区 千葉市所在の千葉灯標から真方位063° 3,700m付近 （概位 北緯35° 35.0′ 東経140° 04.9′）
事故調査の経過	平成22年7月12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	<p>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</p> <p>貨物船 第十^{しんりき}神力丸、199トン 132979、個人所有 56.46m×9.30m×5.60m、鋼 ディーゼル機関、736kW、平成5年11月</p>
乗組員等に関する情報	<p>船長 男性 47歳 五級海技士（航海）（履歴限定） 免許年月日 昭和60年7月26日 免状交付年月日 平成22年5月11日 免状有効期間満了日 平成27年5月15日</p> <p>機関長 男性 52歳 五級海技士（航海） 免許年月日 昭和53年7月14日 免状交付年月日 平成18年6月26日 免状有効期間満了日 平成24年4月22日</p>
死傷者等	なし
損傷	船底凹損及び擦過傷、船首船底の亀裂、シューピース及び舵柱の曲損
事故の経過	<p>本船は、船長ほか2人が乗り組み、機関長が船橋当直に就き、平成22年7月11日22時35分ごろ、荷役待ちのため、千葉港千葉区第2区JFEスチール東日本製鉄所沖の水深約9.3m、底質泥の海域に右舷錨を投入し、錨鎖を5節伸出した。</p> <p>投錨前の錨地付近は、南西の風が約10m/s、波高は1m以下であったが、機関長は、風が12～13m/sに強くなると予想し、今までの経験から錨鎖を5節伸ばしたら走錨することはないと思ったので、24時ごろ船首で作業を行った船長と共に船橋を無人にして自室で就寝した。</p> <p>自室で就寝していた船長は、翌12日03時20分ごろ衝撃を感じ、昇橋したところJFEスチール東日本製鉄所沖の浅瀬に乗り揚げたことを知った。</p>

	船長は、海上保安部へ事故を通報し、06時29分ごろ本船はタグボートでえい航されて離洲した。	
気象・海象	<p>気象：天気 雨、風向 南西、風速 14.3m/s（最大瞬間22.4m/s）</p> <p>海象：波高 約1.5～2m、高潮時 04時19分、潮高 約2.0m</p> <p>7月11日10時54分、強風注意報及び波浪注意報が発表され継続中であった。</p>	
その他の事項	<p>船長及び機関長は、7月11日16時ごろテレビで気象及び海象の情報を得ていたが、強風注意報及び波浪注意報が継続中であることは知らなかった。</p> <p>本船は、投錨時、機関長が操船指揮を執っていた。</p> <p>本船は、スチールコイル約692tを積載し、水島港出港時の喫水は、船首約2.75m、船尾約3.95mであった。</p> <p>本船の錨は、ストックレスアンカーであり、錨の重量は850kg、右舷錨の長さは200m、左舷錨の長さは175mであった。</p> <p>本事故発生場所の海図図載水深は、2.5～2.8mである。</p>	
分析	<p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>あり</p> <p>なし</p> <p>あり</p> <p>本船は、強風注意報及び波浪注意報が継続している千葉港において錨泊中、南西の風浪を受けて走錨したことから、乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>本船は、本事故当時、機関長が実質的な操船指揮を執っていたものと考えられる。</p> <p>機関長は、錨鎖を5節投入していれば走錨することはないと思っていたので、投錨後、守錨当直を行わずに就寝したものと考えられる。</p> <p>船長及び機関長は、強風注意報及び波浪注意報が継続中であることを知らなかった可能性があると考えられる。</p>
原因	本事故は、夜間、本船が、強風注意報及び波浪注意報が継続している千葉港において、守錨当直を行わずに錨泊中、南西の風浪を受けて走錨したため、乗り揚げたことにより発生したものと考えられる。	
参考	<p>今後の同種事故等の再発防止に役立つ事項として、次のことが考えられる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・最新の気象及び海象の情報を入手すること。 ・錨泊中は、守錨当直を行うこと。 	