

## 船舶事故調査報告書

平成24年5月10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 根 本 美 奈

事故種類	乗揚
発生日時	不明（平成23年11月20日 18時00分ごろ～21日 11時30分ごろの間）
発生場所	大分県豊後高田市呉崎北岸 豊後高田市所在の豊後高田港導流堤灯台から真方位060° 2,000m 付近 （概位 北緯33° 36.2′ 東経131° 26.4′）
事故調査の経過	平成24年1月18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 作業船 第三十八明力丸、19トン 293-30346熊本、株式会社住吉（A社） 16.90m×5.00m×1.74m、鋼 ディーゼル機関、367.75kW、平成5年1月 B 浚渫船
乗組員等に関する情報	A 船長 男性 61歳 一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成9年11月27日 免許証交付日 平成19年8月28日 （平成24年11月26日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	A 船底及び左舷外板に破口及び凹損、プロペラ翼に曲損、錨索が切断 B なし
事故の経過	A船は、船長ほか2人が乗り組み、平成23年9月上旬からB船を使用して大分県中津市今津漁港内の水路の浚渫工事に従事していた。 A船及びB船は、11月18日に約2か月間にわたる浚渫工事を全て終え、次の工事が決まるまでの間、今津漁港で待機することになった。 A船は、19時00分ごろ、今津漁港北東方2,000m付近（豊前今津港防砂堤灯台から真方位041° 2,600m付近）の水深約5～6mの所に重さ約1,000kgのストックアンカー1個を船首から入れ、アンカーに取り付けたワイヤロープ1本（直径約18mm、長さ約15m）と合成繊維製ロープ3本（直径約45mm、長さ約3m）とをシャックルでつないだ錨索を使用し、ワイヤロープが全て海面下となった状態で錨泊した。 船長は、自動点灯式の赤色点滅灯をA船の船首部に1個と船尾部に2個取り付け、A船を無人として乗組員全員が交通船で今津漁港内に係留中のB船に移動した。

船長は、長期間の浚渫工事に従事する場合、夜間などの工事が無いときには港内でA船とB船を接舷状態で係留又は錨泊させていたが、本事故当時は、今津漁港内の水深が2mよりも浅く、A船の船尾喫水が2mよりも深かったため、A船だけを同漁港の外に無人で錨泊させ、乗組員全員が、交通船で同漁港内に係留した居住設備があるB船に移動し、宿泊していた。

船長は、A社から11月21日まで待機するよう指示を受けていたため、錨泊中のA船を陸岸から目視により監視し、異常を認めるときは交通船で直ちにA船に向かうことにしていた。

船長は、19日20時00分ごろから風が強くなり、風速約8～10m/sの西～北西の風が吹き、波高が約1～2mとなったことを知っていたが、陸岸からの監視によるとA船の振れ回りが大きくなり、A船に異常を認めなかったため、引き続きA船を無人で錨泊させていた。

船長は、日頃からA社の運航管理者に最新の気象情報を入手するよう指示されていたため、テレビで気象情報を入手していたものの、風速は10m/sを超えないだろうと予測し、また、重さ約1,000kgのストックアンカーを入れているため走錨することはないと思い、錨泊後はA船に赴いて錨泊状態などを確認せずに陸岸からA船の監視を続けた。

船長は、20日18時00分ごろ、A船が表示する赤色点滅灯を視認して錨泊場所に変化がないことを確認したが、風速は10m/sを超えることはないものと思っていたため、夜間におけるA船の監視を行わなかった。

船長は、21日08時00分ごろA船を確認したところ、A船が錨泊場所に見えないことに気づき、乗組員全員で捜索した結果、11時30分ごろ、豊後高田港導流堤灯台から真方位060°、2,000m付近の呉崎北岸の消波ブロックに乗り揚げているA船を発見し、海上保安庁等に連絡した。

A船は、クレーンでつり上げられて台船に載せられ、タグボートにえい航されて福岡県<sup>かんだ</sup>苅田町苅田港に入港し、廃船処分とされた。

気象・海象

(1) 気象観測所での気象観測値

① A船錨泊場所から西方10km付近に位置する中津市所在の中津地域気象観測所における気象観測値

11月20日18時00分	風向	西北西、	風速	6.9m/s
19時00分	風向	西、	風速	2.8m/s
20時00分	風向	西南西、	風速	3.0m/s
22時00分	風向	西、	風速	3.3m/s
24時00分	風向	西南西、	風速	3.5m/s

② A船発見場所から南南東方5km付近に位置する豊後高田市所在の豊後高田地域気象観測所における気象観測値

11月21日02時00分	風向	西南西、	風速	4.1m/s
04時00分	風向	西、	風速	5.3m/s
06時00分	風向	西、	風速	5.8m/s
08時00分	風向	西南西、	風速	6.5m/s
10時00分	風向	西北西、	風速	8.2m/s
12時00分	風向	西北西、	風速	8.0m/s

(2) 船長の口述による気象及び海象状況

	<p>① 11月20日18時00分ごろ  天気 晴れ、風向 西～北西、風速 約8～10m/s、視界 良好、波高 約1～2m</p> <p>② 11月21日11時30分ごろ  天気 晴れ、風向 南西、風速 約8～10m/s、視界 良好、波高 約2m</p> <p>(3) 大分地方気象台における注意報等の発表状況</p> <p>① 11月19日17時05分、大分県北部に強風、波浪注意報が前日から継続された。</p> <p>a 風 20日夕方にかけて 以後も続く 北西の風 ピークは20日明け方 最大風速 陸上 13m 海上 14m</p> <p>b 波 20日夕方にかけて 以後も続く ピークは20日朝 波高 1.5m</p> <p>② 11月20日11時25分、大分県北部に強風、波浪注意報が継続された。</p> <p>a 風 21日明け方まで 北西の風 ピークは20日昼前 最大風速 陸上 12m 海上 14m</p> <p>b 波 21日明け方まで ピークは20日昼前 波高 1.5m</p> <p>③ 11月20日16時51分、大分県北部に強風、波浪注意報が継続された。</p> <p>a 風 21日明け方まで 北西の風 ピークは20日夕方 最大風速 陸上 12m 海上 14m</p> <p>b 波 21日明け方まで 波高 1.5m</p> <p>④ 11月21日08時05分、大分県北部に強風、波浪注意報が解除された。</p> <p>⑤ 11月21日11時10分、大分県北部に強風注意報が発表された。</p> <p>a 風 21日昼過ぎまで 北西の風 最大風速 海上 12m</p>
<p>その他の事項</p>	<p>今津漁港は、犬丸川河口に位置し、同漁港の船だまりが同川右岸にあって同漁港内の水深は2mよりも浅かった。</p> <p>A船の喫水は、船首約1.2m、船尾約2.6m、また、B船の喫水は、船首尾とも約1.0mであった。</p> <p>船長は、A船に居住設備がないので夜間に就寝することができず、また、A船に異常を認めるときには、直ちに交通船でA船に向かうことにしていたので、A船に守錨当直者を配置していなかった。</p> <p>船長は、A船が錨泊中、時々、陸上からA船を目視により監視していたが、夜間は監視していなかった。また、11月18日に錨泊してからは、一度もA船に赴いて錨索などの点検を行っていなかった。</p> <p>運航管理者は、A船を単独で錨泊させる際、乗組員に負担を強いることになるので、A船に守錨当直者を配置するよう指示していなかった。</p> <p>ワイヤロープは、約1年前に購入されたものであり、本浚渫工事を行うに当たり、今津漁港沖で錨泊するために必要な長さ約15mを切り取って錨索として使用しており、本工事期間中、揚錨後にワイヤロープの点検を行っていたが、損傷箇所などは認められなかった。</p> <p>船長は、本事故後に揚錨した際にワイヤロープを点検した結果、シャッ</p>

	<p>クルからアンカー側に約3～4mのところが切断しており、さびや擦過痕は認められなかったことから、強風が吹いたときに錨索が緊張して切断したのではないかと思った。</p> <p>A船の錨索が切断した状況及びA船が圧流された状況を目撃した者は、いなかった。</p> <p>船長は、テレビで気象情報を入手していたが、大分県北部に気象注意報が発表されていたことを知らなかった。</p> <p>A社の運航管理者は、船長に対して最新の気象情報を入手するよう指示していたので、船長が最新の気象情報を入手しているものと思っていた。</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>あり</p> <p>あり</p> <p>A船は、今津漁港北東方沖において、大分県北部に強風、波浪注意報が発表された状況下、無人で単錨泊中、風速が増した際、錨索が切断したことから、風浪により圧流され、呉崎北岸の消波ブロックに乗り揚げたものと考えられるが、目撃者がいないことから、A船の錨索が切断したときの状況及びA船が乗り揚げるに至った状況を明らかにすることはできなかった。</p> <p>船長は、テレビで気象情報を入手していたものの、大分県北部に強風、波浪注意報が発表されていたことを知らず、風速が10m/sを超えることはないと思い込んでいたものと考えられる。</p> <p>船長は、A船に居住設備がなく、また、A船に異常を認めたときは、直ちに交通船でA船に向かうことにしていたことから、A船に守錨当直者を配置していなかったものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、A船が、今津漁港北東方沖において、大分県北部に強風、波浪注意報が発表された状況下、無人で単錨泊中、風速が増した際、A船の錨索が切断したため、風浪により圧流され、呉崎北岸の消波ブロックに乗り揚げたことにより発生したものと考えられる。</p>	
参考	<p>本事故後、A社は、次の改善措置をとった。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・気象情報の悪化には、十分注意すること。</li> <li>・作業船を単独で錨泊させる場合には、随時、監視すること。</li> <li>・作業船は、浚渫船などに係留するか、又は工事現場港内の岸壁に係留すること。</li> <li>・やむを得ず作業船を単独で錨泊させる場合には、錨索などを毎日点検すること。</li> </ul> <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"> <li>・最新の気象情報を入手し、気象警報及び注意報の発表状況を把握しておくこと。</li> <li>・錨泊中に天候の悪化が予想される場合には、早期に岸壁に係留するなどの措置を講じること。</li> </ul>	