

船舶事故調査報告書

平成24年8月9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	平成23年9月21日 17時05分ごろ
発生場所	神奈川県川崎市所在の扇島沖JFEスチール株式会社東日本製鉄所南東側護岸 神奈川県川崎市所在の川崎東扇島防波堤西灯台から真方位242°1,860m付近 （概位 北緯35°28.4′ 東経139°44.0′）
事故調査の経過	平成23年9月22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	自動車運搬船 ^{アジア} ^{ジュピター} ASIAN JUPITER（パナマ共和国籍）、7,442トン 8513390（IMO番号）、JUPITER NAVIGATION S.A. 96.90m×20.00m×11.58m、鋼 ディーゼル機関、2,870kW、1985年9月
乗組員等に関する情報	船長（タイ王国籍） 男性 36歳 締約国資格受有者承認証 船長（パナマ共和国発給） 交付年月日 2011年2月14日 （2015年6月29日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	右舷船尾外板に破口及び凹損、右舷外板に凹損（廃船）
事故の経過	<p>本船は、船長ほか18人が乗り組み、空倉で京浜港大黒ふ頭に着岸した後、京浜港長から台風第15号の接近に伴う避難勧告が出されたことから、平成23年9月21日09時12分ごろ、水先人が水先をして扇島南東方沖約2.3海里の海域（水深約30m、底質泥）に左舷錨を入れ、錨鎖8節を延出して単錨泊し、守錨当直体制とした。</p> <p>船長は、14時15分ごろ、天候が悪化してきたので船橋に上がって自船の位置を確認したところ、強風と高波のため、本船が走錨していることに気付き、直ちに機関をスタンバイさせ、後方の錨泊船に接近していたことから、錨を揚げて転錨することとした。</p> <p>本船は、14時57分ごろ、錨を揚げ、機関を始動して他船が錨泊していない広い海域に移動した後、15時29分ごろ、左舷錨を入れて錨鎖4節を繰り出したが、錨がかかずに走錨したことから、再び錨を揚げて機関を使用し、錨泊船を避けながら西進した。</p> <p>本船は、錨泊船のいない海域に移動できたことから、右舷錨を入れた後、左舷錨を入れたが走錨が止まらず、強い南風によって北方に流され、17時05分ごろJFEスチール株式会社東日本製鉄所南東側護岸（以下</p>

	「本件護岸」という。) 付近の浅所に乗り揚げた。	
気象・海象	気象：天気 雨、風向 南、風力 10 海象：波高 約5m、潮汐 上げ潮の初期	
その他の事項	本船の喫水は、本事故当時、船首約2.85m、船尾約5.10mであった。 本船の保有錨鎖は、両舷共に9節であった。	
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、台風が接近して風力10の南風が吹く状況下、扇島沖において投錨する際、右舷錨に続いて左舷錨を投錨したが、風と高波を受けて走錨したことから、扇島の本件護岸付近の浅所に乗り揚げたものと考えられる。
原因	本事故は、本船が、台風が接近して強い南風が吹く状況下、扇島沖において投錨する際、右舷錨に続いて左舷錨を投錨したが、風と高波を受けて走錨したため、扇島の本件護岸付近の浅所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。 ・台風避泊中には、風の状況に応じて双錨泊とすること。	