

船舶事故調査報告書

平成24年12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 根 本 美 奈

事故種類	乗揚
発生日時	平成22年12月22日 09時30分ごろ
発生場所	福島県いわき市小名浜港西方の海岸 小名浜港第2西防波堤南灯台から真方位255° 2.7海里（M） 付近 （概位 北緯36° 54. 1′ 東経140° 48. 7′）
事故調査の経過	平成22年12月22日、本事故の調査を担当する主管調査官（仙台事務所）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	貨物船 <small>シマ エース</small> SEA ACE（パナマ共和国籍）、2,967トン 9541071（IMO番号）、SEA ACE MARITIME SA、SHANGHAI MARUKICHI SHIP MANAGEMENT（船舶管理会社） 96.50m×15.80m×7.40m、鋼 ディーゼル機関、1,765kW、2008年
乗組員等に関する情報	船長（ミャンマー連邦共和国籍） 男性 52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 2007年7月2日 （2012年5月15日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	左舷船底外板に凹損、船底外板に擦過傷
事故の経過	本船は、船長及び一等航海士ほか13人が乗り組み、平成22年12月21日16時18分ごろ宮城県石巻港を出港し、空船で千葉県木更津港に向けて航行中、船長は、20時30分ごろ天気図で航行中に荒天になることが分かった。 船長は、翌22日03時00分ごろ小名浜港東方沖で東風とうねりによりピッチングしだしたので、海上保安庁に避難場所を問い合わせ、05時24分ごろ、小名浜港沖防波堤西灯台から141°（真方位、以下同じ。）1,300m付近において、左舷錨を投下し、錨索を5節半まで伸ばして錨泊を開始した。 その後、降橋していた船長は、守錨当直に当たっていた一等航海士から走錨の報告を受け、07時00分ごろ揚錨して小名浜港の防波堤内に向かったが、他船2隻が投錨しており、もう1隻が本船を追い越

	<p>していったので機関を中立にして待機していたところ、強風により南西方に圧流され始めた。</p> <p>船長は、防波堤内に戻ろうとして左舵一杯を取ったが舵が効かず、海上保安庁にタグボートを依頼したものの、荒天でタグボートは来援しなかった。</p> <p>本船は、港外に流されて南東のうねりを左舷から受け、船首が南南西方を向き、右舷方の陸岸に向かって西北西方に圧流され始め、右舷方の陸岸が0.7Mになる頃、舵を中央にして機関を後進にかけると船首が右方に振れて陸岸に接近し、09時00分ごろ微速力前進にかけて右旋回していたところ、船首が071°を向いて船体が砂浜と平行になり、09時30分ごろ小名浜港西方の海岸に乗り揚げた。</p> <p>本船は、29日船舶所有者が手配したサルベージ会社により引き出し作業が開始され、31日小名浜港に入港し、船底の損傷調査などが行われた。</p>																			
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 雨、風向 東南東、風力 9</p> <p>海象：潮汐 上げ潮の初期、波高 約5m（本船の観測）</p> <p>気象庁の発表（いわき市）は次のとおりであった。</p> <p>21日16時47分 強風注意報（海上の最大風速 20m/s）</p> <p>21時10分 波浪注意報（波高 6m）</p> <p>強風注意報〔継続〕（海上の最大風速 20m/s）</p> <p>小名浜港沖の波浪観測は次のとおりであった。</p> <table border="1" data-bbox="547 1207 1426 1400"> <thead> <tr> <th rowspan="2"></th> <th colspan="2">有義波</th> <th colspan="2">最高波</th> </tr> <tr> <th>波高(m)</th> <th>周期(秒)</th> <th>波高(m)</th> <th>周期(秒)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>08時40分</td> <td>4.47</td> <td>8.0</td> <td>6.72</td> <td>8.5</td> </tr> <tr> <td>09時20分</td> <td>5.22</td> <td>8.8</td> <td>7.36</td> <td>9.2</td> </tr> </tbody> </table>		有義波		最高波		波高(m)	周期(秒)	波高(m)	周期(秒)	08時40分	4.47	8.0	6.72	8.5	09時20分	5.22	8.8	7.36	9.2
	有義波		最高波																	
	波高(m)	周期(秒)	波高(m)	周期(秒)																
08時40分	4.47	8.0	6.72	8.5																
09時20分	5.22	8.8	7.36	9.2																
<p>その他の事項</p>	<p>本船は、本事故当時、バラスト管系のバルブが破損して2番バラストタンクに海水を入れられず、出港時の喫水は、船首約0.7m、船尾約3.8mであり、プロペラ翼が十分に没水していない状態であった。また、油圧ウインチの不具合により、右舷錨が使用できない状態であった。</p> <p>本船は、木更津港で貨物を積んだのちに中華人民共和国の上海へ向かう予定であり、上海で不具合箇所を修理する予定であった。</p> <p>本船の安全管理マニュアルでは、管理責任者が、本船に対し、十分な情報と陸上からの支援を供給する責任があるとされていた。</p> <p>中華人民共和国上海市に所在する船舶管理会社の管理責任者（以下「本件管理責任者」という。）は、低気圧が発達しながら21日から翌22日にかけて東北地方南部を北東進している状況を知っていたが、本船の航海への影響は小さいと考え、本船に対して気象情報や荒天避難に関する情報を提供していなかった。</p>																			

	<p>船長は、石巻港で前任船長と交代したばかりであった。</p> <p>船長は、本船のナビテックスによる情報が中国語で表記されていたため、内容を理解することができなかった。</p>
<p>分析</p> <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>本船は、低気圧が東北地方に接近し、また、荒天時の航海が困難であった状況下、石巻港出港に際し、船長が、低気圧の接近に関する情報を十分に取得しなかったことから、気象状況の悪化や本船の状態を考慮せずに出港して小名浜港沖で荒天に遭遇し、小名浜港外で錨泊したが走錨したので、転錨しようとしたものの、風浪やうねりを受けて操船が困難となり、同港西方の海岸に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>本船は、バラスト管系のバルブが破損してバラスト調整ができず、プロペラ翼が十分に没水していない状態であったことから、荒天下の航海は困難であり、また、油圧ウインチの不具合により右舷錨が使用できず、荒天避難時に単錨泊しかできない状態であったものと考えられる。</p> <p>本件管理責任者が、低気圧が本船に接近していることを知っていたものの、本船の航海への影響は小さいと考え、本船に対して気象情報や荒天避難に関する情報を提供しなかったことは、本事故の発生に関与したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、低気圧が東北地方に接近し、また、荒天時の航海が困難であった状況下、石巻港出港に際し、船長が、低気圧の接近に関する情報を十分に取得しなかったため、気象状況の悪化や本船の状態を考慮せずに出港して小名浜港沖で荒天に遭遇し、小名浜港外で錨泊したが走錨したので、転錨しようとしたものの、風浪やうねりを受けて操船が困難となり、同港西方の海岸に乗り揚げたことにより発生したものと考えられる。</p>
<p>参考</p>	<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"> ・ 目的地までの航海中に低気圧の接近が予想される場合は、荒天避難を検討し、必要な情報を管理責任者に求めて支援を受けること。 ・ 船舶管理会社の管理責任者は、海外で運航する管理船舶への低気圧の接近が予想される場合、現地の船舶代理店等から気象情報や荒天避難に関する情報を入手し、本船に提供することが望ましい。