

船舶事故調査報告書

平成25年1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	平成24年6月19日 22時20分ごろ
発生場所	静岡県沼津市牛臥山公園南方沖 沼津市所在の沼津港西防波堤灯台から真方位133° 1,480m 付近 （概位 北緯35° 04.3′ 東経138° 51.8′）
事故調査の経過	平成24年6月20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	冷凍運搬船 二拾四號 ^{たいせい} 大盛丸、4,992トン 134374、大盛丸海運株式会社 116.70m (Lr) × 17.80m × 9.30m、鋼 ディーゼル機関、4,582kW、平成6年8月3日
乗組員等に関する情報	船長 男性 58歳 二級海技士（航海） 免許年月日 昭和53年6月16日 免状交付年月日 平成20年11月7日 免状有効期間満了日 平成25年11月22日 三等航海士 男性 37歳 三級海技士（航海） 免許年月日 平成22年4月2日 免状交付年月日 平成22年4月2日 免状有効期間満了日 平成27年4月1日
死傷者等	なし
損傷	船底外板全般に凹損及び擦過傷、プロペラに欠損
事故の経過	本船は、船長及び三等航海士ほか日本人7人及びインドネシア人12人が乗り組み、冷凍まぐろ約170tを積載し、神奈川県横須賀港を出港して静岡県清水港に向かった。 船長は、横須賀港を出港する際、台風4号が接近していたので、駿河湾北方の内浦湾で荒天避泊のために錨泊するつもりであった。 船長は、内浦湾に到着し、平成24年6月19日20時45分ごろ、沼津港西防波堤灯台から173°（真方位、以下同じ。）2,37

	<p>0mにおいて、水深約80m、底質泥の場所に右舷錨8節を投入して錨泊した。</p> <p>船長は、三等航海士を守錨当直に就け、風速20m/s を超えるようなら知らせるように指示し、自室で台風4号のニュースを見ていた。</p> <p>三等航海士は、21時40分に風速20m/s を超えたことを船長に知らせ、船長は昇橋してエンジンをスタンバイにした。</p> <p>本船のエンジンは、10分くらい経って使用できる状態となった。</p> <p>船長は、風向が東南東、風力7、波の高さが約2～4mであり、状況に変化が見られなかったので自室に戻り、引き続き台風のニュースを見ていた。</p> <p>三等航海士は、レーダーにより、約3～4海里（M）離れた場所に錨泊している6隻ほどの他船の動きと牛臥山公園南方の高島ノ鼻からの方位距離を観察して当直を続けた。</p> <p>本船は、21時56分ごろから高島ノ鼻に向かって約1～3ノット（kn）の速力で走錨し始めたが、三等航海士が走錨に気付かなかったので船長に知らせることはなかった。</p> <p>船長は、22時00分ごろ横の窓への風雨に異変を感じて昇橋し、陸地が近くに迫っていたので22時05分ごろエンジンをフルアヘッドにかけたところ速力が約5knまで上がったが、風速が約30～40m/s に増勢して走錨が止まらず、本船は、22時20分ごろ沼津港西防波堤灯台から133° 1,480m付近の浅瀬に乗り揚げた。</p> <p>船長は、海上保安庁や会社に乗揚の事実を伝えた。</p> <p>本船は、清水海上保安部の巡視船が監視する中、サルベージ会社のタグボートの支援を受けて離礁作業を始め、何度か試みたのち、23日05時43分に離礁し、自力で航行して清水港興津ふ頭に着岸した。</p> <p>本船は、浸水、油の漏洩はなかった。</p>								
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 雨、風向 南西、風力 11</p> <p>海象：潮汐 下げ潮の中央期</p>								
<p>その他の事項</p>	<p>静岡地方気象台によれば、内浦湾付近を含む東海海域東部の海上警報の発表状況は以下のとおりであった。</p> <table border="0"> <thead> <tr> <th>発表時刻</th> <th>発表内容</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>19日11時35分</td> <td>海上暴風警報、海上濃霧警報 南東又は南の風が強く、最大風速は35kn 今後12時間以内に60kn 所々で濃い霧のため、視程は0.3M以下</td> </tr> <tr> <td>17時35分</td> <td>海上台風警報 南東又は南の風が強く、最大風速は60kn 今後6時間以内に65kn</td> </tr> <tr> <td>20時35分</td> <td>海上台風警報</td> </tr> </tbody> </table>	発表時刻	発表内容	19日11時35分	海上暴風警報、海上濃霧警報 南東又は南の風が強く、最大風速は35kn 今後12時間以内に60kn 所々で濃い霧のため、視程は0.3M以下	17時35分	海上台風警報 南東又は南の風が強く、最大風速は60kn 今後6時間以内に65kn	20時35分	海上台風警報
発表時刻	発表内容								
19日11時35分	海上暴風警報、海上濃霧警報 南東又は南の風が強く、最大風速は35kn 今後12時間以内に60kn 所々で濃い霧のため、視程は0.3M以下								
17時35分	海上台風警報 南東又は南の風が強く、最大風速は60kn 今後6時間以内に65kn								
20時35分	海上台風警報								

	<p>南東又は南の風が強く、最大風速は65kn 23時35分 海上暴風警報 南西の風が強く、最大風速は60kn 20日01時35分 海上暴風警報 南西の風が強く、最大風速は50kn 05時35分 海上強風警報 南西の風が強く、最大風速は40kn 11時40分 海上風警報、海上濃霧警報 南西の風が強く、最大風速は30kn 所々で濃い霧のため、視程は0.3M以下 21日11時35分 海上風警報、海上濃霧警報 南又は南西の風が次第に強まり、今後24時間以内に最大風速は30knに達する見込み 所々で濃い霧のため、視程は0.3M以下 22日11時40分 海上風警報、海上濃霧警報 南西の風今後6時間以内に北西の風が共に強く最大風速は30kn 所々で濃い霧のため、視程は0.3M以下 23日05時30分 海上風警報解除</p> <p>本船の観測記録によれば、当時の気象は以下のとおりであった。</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>時刻</th> <th>天候</th> <th>風向</th> <th>風力</th> <th>気圧(hPa)</th> <th>気温(°C)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>19日1600</td> <td>雨</td> <td>南東</td> <td>5</td> <td>1006.5</td> <td>24</td> </tr> <tr> <td>1800</td> <td>雨</td> <td>東南東</td> <td>7</td> <td>1000.0</td> <td>23</td> </tr> <tr> <td>2000</td> <td>雨</td> <td>東南東</td> <td>7</td> <td>998.0</td> <td>22</td> </tr> <tr> <td>2200</td> <td>雨</td> <td>南西</td> <td>12</td> <td>998.0</td> <td>22</td> </tr> <tr> <td>2400</td> <td>雨</td> <td>南西</td> <td>11</td> <td>998.0</td> <td>24</td> </tr> <tr> <td>20日0200</td> <td>雨</td> <td>西南西</td> <td>8</td> <td>995.0</td> <td>23</td> </tr> <tr> <td>0400</td> <td>雨</td> <td>南西</td> <td>8</td> <td>997.0</td> <td>23</td> </tr> <tr> <td>0600</td> <td>曇り</td> <td>南西</td> <td>6</td> <td>999.0</td> <td>23</td> </tr> <tr> <td>0800</td> <td>曇り</td> <td>南西</td> <td>4</td> <td>1000.5</td> <td>23</td> </tr> </tbody> </table> <p>本船の喫水は、船首約2.6m、船尾約5.8mであった。 本船の錨鎖は、1節の長さが55mであり、片舷で9節保有していた。 三等航海士は、本船が走錨し始めた頃、近くに錨泊していた船が流されていると勘違いしていた。</p>	時刻	天候	風向	風力	気圧(hPa)	気温(°C)	19日1600	雨	南東	5	1006.5	24	1800	雨	東南東	7	1000.0	23	2000	雨	東南東	7	998.0	22	2200	雨	南西	12	998.0	22	2400	雨	南西	11	998.0	24	20日0200	雨	西南西	8	995.0	23	0400	雨	南西	8	997.0	23	0600	曇り	南西	6	999.0	23	0800	曇り	南西	4	1000.5	23
時刻	天候	風向	風力	気圧(hPa)	気温(°C)																																																								
19日1600	雨	南東	5	1006.5	24																																																								
1800	雨	東南東	7	1000.0	23																																																								
2000	雨	東南東	7	998.0	22																																																								
2200	雨	南西	12	998.0	22																																																								
2400	雨	南西	11	998.0	24																																																								
20日0200	雨	西南西	8	995.0	23																																																								
0400	雨	南西	8	997.0	23																																																								
0600	曇り	南西	6	999.0	23																																																								
0800	曇り	南西	4	1000.5	23																																																								
分析 乗組員等の関与 船体・機関等の関与	あり なし																																																												

<p>気象・海象の関与 判明した事項の解析</p>	<p>あり</p> <p>本船は、内浦湾で錨泊中、台風4号の右半円が通過する際の南寄りの風が吹く状況において走錨したことから、高島ノ鼻沖の浅瀬に乗り揚げたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、本船が、内浦湾で錨泊中、台風4号の右半円が通過する際の南寄りの風が吹く状況において走錨したため、高島ノ鼻沖の浅瀬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"> ・ 走錨の早期発見と機関を適切に使用すること。 ・ 陸岸からの適切な距離を隔てた錨地を選定すること。