

## 船舶事故調査報告書

平成26年2月27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25年4月13日 02時45分ごろ
発生場所	東京都新島村新島港 新島港灯台から真方位044° 1,230m付近 （概位 北緯34° 22.7′ 東経139° 15.1′）
事故調査の経過	平成25年5月24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。
<b>事実情報</b> 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	油送船 <sup>しんよう</sup> 新洋丸、438トン 137159、新島物産株式会社 55.30m×9.60m×3.49m、鋼 ディーゼル機関、1,176kW、平成14年10月26日
乗組員等に関する情報	船長 男性 57歳 四級海技士（航海） 免 許 年 月 日 平成2年6月7日 免 状 交 付 年 月 日 平成22年5月27日 免状有効期間満了日 平成27年6月6日
死傷者等	なし
損傷	舵板の曲損
事故の経過	<p>本船は、船長ほか5人が乗り組み、A重油を積み、船首約2.8m、船尾約3.6mの喫水により、平成25年4月12日22時20分ごろ新島港外に到着し、入港時間を調整するため、西風が吹いている状況下、新島港の北防波堤の北方（以下「本件錨地」という。）に左舷錨を投じ、錨鎖を3節伸ばして単錨泊した。</p> <p>船長は、投錨後に守錨当直を行い、定期的にレーダー観測を行って本船が走錨していないことを確認し、13日00時20分ごろ降橋して自室に戻り、仮眠をとった。</p> <p>船長は、02時45分ごろ、音と振動を感じたために昇橋し、乗組員を起床させて各所を点検したところ、船尾が新島港の北防波堤の北北東方に設置された消波ブロックに乗り揚げていることを認めた。</p> <p>船長は、機関を使用して消波ブロックから離脱し、錨を入れ直して各所の状況を確認後、04時00分ごろに海上保安庁に連絡を行い、</p>

指示を受けて07時05分ごろ本船を新島港に着岸させた。

本船は、入港後にダイバーによる点検を行ったところ、舵板の曲損が認められ、14日にタグボートによって千葉県館山市のドックにえい航された。

気象・海象

気象：天気 曇り

新島航空気象観測所の4月12日～13日における気象観測値

日付	時刻	風向・風速(m/s)			
		平均	風向	最大瞬間	風向
12日	22:20	7.8	W	14.4	WNW
	22:30	7.3	W	13.4	W
	22:40	7.7	W	13.9	W
	22:50	7.5	W	12.9	W
	23:00	7.0	W	13.4	W
	23:10	7.9	W	14.4	W
	23:20	6.7	W	13.9	WNW
	23:30	6.5	W	10.8	W
	23:40	6.2	W	11.8	WNW
23:50	6.9	W	12.3	W	
13日	00:00	6.6	W	12.3	WNW
	00:10	6.2	W	10.3	W
	00:20	6.3	W	12.3	WNW
	00:30	7.6	W	13.4	WNW
	00:40	6.5	W	11.8	WNW
	00:50	6.4	W	11.8	W
	01:00	6.8	WNW	13.4	WNW
	01:10	7.3	W	13.4	WNW
	01:20	7.2	WNW	11.3	W
	01:30	7.6	W	12.3	W
	01:40	8.0	WNW	12.3	WNW
	01:50	6.1	WNW	10.3	WNW
	02:00	6.2	WNW	10.3	WNW
	02:10	6.3	WNW	10.8	WNW
	02:20	5.9	WNW	10.3	WNW
02:30	6.0	WNW	9.8	W	
02:40	6.3	WNW	11.3	W	
02:50	5.6	WNW	9.8	WNW	

海象：波高 約1.5～2.0m、潮汐 上げ潮の中央期

石廊崎沿岸波浪計の4月12日～13日における観測値

日時	時刻	有義波		最大波	
		周期(秒)	波高(m)	周期(秒)	波高(m)

	12日	23:00	5.3	0.82	7.4	1.33	
		24:00	5.2	0.81	7.3	1.33	
	13日	01:00	5.2	0.92	7.2	1.50	
		02:00	6.8	0.93	7.6	1.51	
		03:00	5.2	1.04	6.9	1.70	
その他の事項	<p>船長は、新島港西方に位置する新島村<sup>ぢない</sup>地内島の東方に漁網が多く入っていることを知っており、本件錨地付近において、他船が、時々、錨泊していることを見ていたので、新島港入港の際、時間調整を行うときは、本件錨地付近での単錨泊をしばしば行っていた。</p> <p>船長は、本件錨地付近で単錨泊するときは、いつも錨鎖を約3節伸ばして仮眠をとっており、本事故当時も、いつもと同じ方法で錨泊可能と考えた。</p> <p>本件錨地の水深は、約11mであり、底質が砂であった。</p> <p>本船の両舷の錨は、重さがそれぞれ約850kgのJIS型のアンカーであり、錨鎖の径が約28mmであった。</p> <p>船長は、もう少し風が強くと吹くようであれば、新島の風下側に移動して錨泊することを考えたが、守錨当直の間に走錨を認めておらず、また、天気図から、風が次第に弱まってくると判断しており、実際に風も弱くなってきていたため、過去の経験から、この状態で走錨しないと決めて降橋した。</p> <p>船橋は、船長が降橋後、無人であった。</p> <p>船長は、走錨の経験がなかった。</p> <p>本州南・東岸水路誌によれば、新島港の錨地について、以下のよう記述されている。</p> <p><b>概要</b> 新島の西岸にある港則法適用港である。南～西の風の際には波が高く海陸の交通が絶えることが多い。このような場合、小型船は下田港に避難するか、又は地内島の東側に避泊するのが常である。</p> <p><b>錨地</b> 港界線と20m等深線との間で水深10～20m、底質砂の所が良いが、南～西の風の際には直接うねりを受ける。また、小型船は港界線と5m等深線間の、5m等深線寄りの所が錨かきが良い。南～西の風が強吹するときは圧流されるおそれがあるので、他へ避難した方がよい。</p>						
分析	<p>乗組員等の関与 あり</p> <p>船体・機関等の関与 なし</p> <p>気象・海象の関与 あり</p> <p>判明した事項の解析</p> <p>本船は、新島港の北防波堤の北方で単錨泊中、走錨したことから、北防波堤の北北東沖の消波ブロックに乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、過去の経験から、錨地及び錨鎖の伸出量を決めており、守錨当直の間に走錨を認めておらず、また、天気図から、風が次第に弱</p>						

	<p>まってくると判断し、実際に風も弱くなってきていたので、走錨しないと考え、錨泊を続けたものと考えられる。</p> <p>船長は、投錨後に守錨当直を行い、本船の錨泊状況等から、走錨しないと考えて降橋し、船橋が無人になったことから、走錨に誰も気付かなかったものと考えられる。</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、夜間、本船が、新島港の北防波堤の北方で単錨泊中、走錨したため、北防波堤の北北東沖の消波ブロックに乗り揚げたものと考えられる。</p>
<b>参考</b>	<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>・ 風向きを考慮して錨地を決定すること。</li> <li>・ 気象状況に応じた錨鎖の伸出量とすること。</li> <li>・ 錨泊時には、守錨当直者を配置すること。</li> </ul>