

船舶事故等調査報告書

平成27年5月28日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故等番号	2015門第8号																																																		
事故等種類	乗揚																																																		
発生日時	平成26年12月22日 04時50分ごろ																																																		
発生場所	山口県山陽小野田市小野田港南方沖 小野田港防波堤灯台から真方位197° 2,300m付近 (概位 北緯33° 57.22' 東経131° 09.44')																																																		
事故等調査の経過	平成27年1月14日、本事故の調査を担当する主管調査官（門司事務所）を指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。																																																		
事実情報	<p>船種船名、総トン数 貨物船 第三^{えびす}蛭子丸、155トン</p> <p>船舶番号、船舶所有者等 134558、昭栄海運株式会社</p>																																																		
乗組員等に関する情報	船長、四級海技士（航海）																																																		
死傷者等	なし																																																		
損傷	右舷ビルジキールに曲損																																																		
事故等の経過	<p>本船は、船長ほか2人が乗り組み、船首約1.2m、船尾約2.6mの喫水により、積荷役待機のため、小野田港内において、左舷錨を海中に投入し、錨鎖約2.5節を伸出して錨泊を開始し、平成26年12月21日18時00分ごろ、船橋を無人とした。</p> <p>船長は、22日00時00分ごろ、昇橋して船位に変化がないことを確認した後、自室で就寝していたところ、04時50分ごろ、突然、船体から発せられた音によって目覚めて昇橋し、山陽小野田市所在の産炭地岸壁西側付近の捨て石に乗り揚げていることを知った。</p> <p>船長は、主機を始動して揚錨し、安全な海域に移動して浸水の有無等を確認するとともに、関係各所に事故の発生を連絡した。</p>																																																		
気象・海象	<p>乗組員による観測</p> <p>気象：天気 晴れ、風向 西、風力 2～3</p> <p>海象：海上 平穏</p> <p>宇部地域気象観測所における12月22日の観測値</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">時刻</th> <th rowspan="2">降水量(mm)</th> <th colspan="4">風向・風速(m/s)</th> </tr> <tr> <th>平均</th> <th>風向</th> <th>最大瞬間</th> <th>風向</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>00:10</td> <td>0.0</td> <td>2.7</td> <td>北北西</td> <td>6.2</td> <td>北西</td> </tr> <tr> <td>00:20</td> <td>0.0</td> <td>2.1</td> <td>北</td> <td>3.6</td> <td>北</td> </tr> <tr> <td>00:30</td> <td>0.0</td> <td>1.8</td> <td>北北西</td> <td>3.6</td> <td>北</td> </tr> <tr> <td>00:40</td> <td>0.0</td> <td>1.4</td> <td>北北西</td> <td>5.1</td> <td>北北東</td> </tr> <tr> <td>00:50</td> <td>0.0</td> <td>4.9</td> <td>西北西</td> <td>10.8</td> <td>西</td> </tr> <tr> <td>01:00</td> <td>0.0</td> <td>2.7</td> <td>北西</td> <td>9.3</td> <td>西</td> </tr> </tbody> </table>					時刻	降水量(mm)	風向・風速(m/s)				平均	風向	最大瞬間	風向	00:10	0.0	2.7	北北西	6.2	北西	00:20	0.0	2.1	北	3.6	北	00:30	0.0	1.8	北北西	3.6	北	00:40	0.0	1.4	北北西	5.1	北北東	00:50	0.0	4.9	西北西	10.8	西	01:00	0.0	2.7	北西	9.3	西
時刻	降水量(mm)	風向・風速(m/s)																																																	
		平均	風向	最大瞬間	風向																																														
00:10	0.0	2.7	北北西	6.2	北西																																														
00:20	0.0	2.1	北	3.6	北																																														
00:30	0.0	1.8	北北西	3.6	北																																														
00:40	0.0	1.4	北北西	5.1	北北東																																														
00:50	0.0	4.9	西北西	10.8	西																																														
01:00	0.0	2.7	北西	9.3	西																																														

	01:10	0.0	2.8	北	7.2	北
	01:20	0.0	5.5	西北西	15.9	西北西
	01:30	0.0	3.7	西北西	7.2	北西
	01:40	0.0	3.1	西北西	6.7	西北西
	01:50	0.0	1.8	北北西	3.6	北
	02:00	0.0	0.7	北	2.1	北北西
	02:10	0.0	1.9	北	3.1	北北西
	02:20	0.0	2.3	北北西	5.7	北西
	02:30	0.0	3.2	北西	6.7	西北西
	02:40	0.0	3.5	北	6.7	西北西
	02:50	0.0	2.9	北	5.7	北
	03:00	0.0	2.9	北西	6.2	西
	03:10	0.0	3.7	北西	7.2	西
	03:20	0.0	3.0	北	5.1	北
	03:30	0.0	2.0	北	3.1	北北東
	03:40	0.0	1.8	北	3.6	北北西
	03:50	0.0	2.3	北北西	5.1	北北西
	04:00	0.0	2.5	北北西	5.7	北北西
	04:10	0.0	3.2	北北西	6.2	北西
	04:20	0.0	3.1	北北西	7.2	北北西
	04:30	0.0	3.3	北北西	7.7	北北西
	04:40	0.0	2.6	北北西	6.7	北西
	04:50	0.0	3.3	北西	6.7	西北西
	(以下、省略)					
	山口県西部には、12月21日14時14分、下関地方气象台から、風雪及び波浪の各注意報が発表され、海上においては、22日明け方をピークに最大風速14m/sの北西風を生じ、波高が1.5mとなる旨の予報が出されており、本事故時、同注意報が継続中であった。					
その他の事項	<p>海図W1135（小野田港）によれば、本船が錨泊した地点の水深は、約3.1～3.9mであり、底質は貝殻混じりの泥である。</p> <p>本船の左舷錨は、重量525kgのストックレスアンカーであり、左舷錨鎖は、フラッシュバット電接第1種の径28mmで150mの長さを有していた。</p> <p>本船では、乗組員の休息時間を確保するため、守錨当直を配置しないことが常態であった。</p> <p>船長は、注意報が発表されていることを知っていたが、風速等の予報にかかる具体的な数値については、把握していなかった。</p> <p>船長は、本船に装備されているGPSプロッターが、あらかじめ設定した半径を離脱すれば警報音を発する機能を有していることを知ら</p>					

	<p>なかった。</p> <p>本船の居室においては、船橋の航海計器が発する警報音は、ほぼ聞こえなかった。</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・海象等の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>あり</p> <p>なし</p> <p>あり</p> <p>本船は、小野田港において、船橋を無人として錨泊中、係駐力を上回る外力を受けて走錨したことから、港外の産炭地岸壁西側付近の捨て石に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>本船は、空倉状態であり、受風面積が大きかったことから、係駐力を上回る外力を受けたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、小野田港において、船橋を無人として錨泊中、係駐力を上回る外力を受けて走錨したため、港外の産炭地岸壁西側付近の捨て石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"> ・ 守錨当直を配置するとともに、航海計器に備えられた離脱警報機能を有効に活用すること。