

船舶事故調査報告書

平成28年3月24日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	衝突
発生日時	平成27年12月11日 03時35分ごろ
発生場所	和歌山県和歌山下津港外港 海南北防波堤灯台から真方位309°3,320m付近 (概位 北緯34°09.9′ 東経135°09.3′)
事故の概要	油タンカー第三大英丸 ^{だいえい} 及び貨物船第二朝日丸 ^{あさひ} は、共に錨泊中、第二朝日丸が走錨して両船が衝突した。 第三大英丸は、球状船首部等に擦過傷を生じ、また、第二朝日丸は、右舷中央部のハンドレールに曲損等を生じた。
事故調査の経過	平成27年12月21日、調査を担当する主管調査官（神戸事務所）を指名 原因関係者から意見聴取実施済み
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等	A 油タンカー 第三大英丸、2,026トン 141791、大英汽船株式会社 B 貨物船 第二朝日丸、199トン 134147、久木山汽船株式会社
乗組員等に関する情報	A 船長A、三級（航海） B 船長B、四級（航海）
負傷者	なし
損傷	A 球状船首部及び左舷船首部外板に擦過傷 B 右舷中央部のハンドレールに曲損、右舷中央部の外板に擦過傷、右舷ウイングに凹損
気象・海象	気象：天気 雨、風向 南、風速 約20m/s（平均）、約28m/s（最大瞬間）、視程 約1海里 海象：波高 約1.5m、波向 南、潮汐 上げ潮の中央期 本事故時、和歌山県海南市に強風注意報、波浪注意報等が発表されていた。
事故の経過	A船は、右舷錨を投下し、錨鎖を7節伸出して錨泊中、錨泊当直を行っていた甲板員が、レーダーで船首方から接近するB船の映像を認め、船長Aに報告した。 船長Aは、機関を用意し、また、B船に対して国際VHF無線電話で呼び掛けたり、汽笛を吹鳴したりして注意喚起を行った。 B船は、低気圧の通過による荒天避難のため、左舷錨を投下し、錨鎖を4節伸出して錨泊していた。 船長Bは、平成27年12月11日02時30分ごろ風が強くなってきたことを認め、昇橋してB船が走錨していないことを確認し、

	<p>03時00分ごろ再び昇橋して走錨していないことを確認した。</p> <p>船長Bは、03時25分ごろ汽笛が聞こえたので昇橋したところ、B船が走錨していることに気づき、機関の用意を行った。</p> <p>B船が錨泊を開始した場所は、水深が約16～18mであり、底質が泥であった。</p> <p>B船は、錨泊当直を配置していなかった。</p>
分析	<p>B船は、低気圧の通過により風勢が増した際、係駐力を超える外力が作用したことから、走錨し、錨泊中のA船に衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、低気圧の通過により風勢が増した際、係駐力を超える外力が作用したため、B船が走錨し、錨泊中のA船に衝突したことにより発生したものと考えられる。</p>
参考	<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"> ・ 船長は、錨泊している場合であっても、風浪によって走錨するなど緊急事態の発生等船舶の安全を確保する必要性が生じた際に適切かつ有効な当直体制をとることができるように措置すること。