

船舶事故調査報告書

令和5年12月20日  
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	衝突（岸壁）
発生日時	令和4年4月15日 05時00分ごろ
発生場所	神奈川県三浦市三崎港 三崎港北防波堤灯台から真方位046°330m付近 (概位 北緯35°08.5 東経139°36.7 )
事故の概要	漁船第十事代丸は、無人の状態に係留中、うねりにより係留索が切断し、右舷船尾部が岸壁に衝突した。
事故調査の経過	令和5年6月15日、主管調査官（横浜事務所）を指名原因関係者から意見聴取手続実施済
事実情報	
船種船名、総トン数	漁船 第十事代丸、469トン
船舶番号、船舶所有者等	136959、事代漁業株式会社（A社）
乗組員等に関する情報	作業員、四級（機関）(機関限定)
負傷者	なし
損傷	本船 右舷船尾部外板に凹損 岸壁 なし
気象・海象	気象：天気 雨、風向 北東、風力 3、視界 良好 海象：波高 約2～3m、潮汐 下げ潮の初期 日出時刻：05時10分ごろ 三浦市には、令和4年4月14日04時15分に強風注意報が、15日04時17分に波浪注意報がそれぞれ発表され、本事故当時も継続中であった。
事故の経過	本船は、南太平洋でのまぐろ延縄漁を終了した後、航行の用途に使用しないこととされ、引船2隻によって三崎港西口に近い南西方に延びる岸壁（以下「本件岸壁」という。）に無人の状態に移動され、ヘッドライン2本、船首プレストライン1本、船首スプリングライン1本、船尾スプリングライン1本、船尾プレストライン1本及びスタンライン2本の係留索を使用し、船首を南西方に向けて右舷着けされた。 作業員及びA社担当者は、毎日4～6回程度本船の係留状態を確認して、必要に応じて係留索の調整を行っていた。 作業員及びA社担当者は、大型で非常に強い台風1号が小笠原諸島に接近する予報を知り、風の影響を考慮して本船の各係留索を二重にする作業を4月14日午後に終えた後、約4時間おきに見回りを行い、同日23時～15日00時ごろ係留索の状態を見て、このままの状態が続けば大丈夫だと思った。 本船は、三崎港西口から入った波高約2～3mのうねりを船首に、

	<p>及び後方の東南東方に延びる岸壁からの返し波を船尾にそれぞれ繰り返し返して受け、スタンライン1本が切断して船尾が本件岸壁から離れたのちに右方に振れ、右舷船尾部が岸壁のフェンダーに衝突した。</p> <p>A社担当者は、本船のスタンライン1本が切断された状態を認め、作業員等と共に切断されたスタンラインを外して別の係留索と取り替え、元の係留状態に戻し、次に船尾プレストライン1本、その後、船首スプリングライン1本がそれぞれ切断したが、元の係留状態に戻す作業を行った。</p> <p>本船は、後日、自力航行で静岡県焼津市の造船所に入渠して修繕が行われた後、海外に売船された。</p> <p>係留索は、材質がポリプロピレン、径が約50mmであった。</p> <p>作業員は、A社所属船で機関長の経験があり、本船の係留状態を監視することをA社から要請されていた。</p> <p>A社担当者は、以前売船した漁船を本件岸壁に係留した際、冬場の低気圧による風の影響を受けても係留状態に問題がなかったため、本船も同様に本件岸壁を選定したが、台風の進路によってうねりの影響を受けるので、うねりの影響を受けにくい係留場所を選定すれば良かったと本事故後に思った。</p>
<p><b>分析</b></p>	<p>本船は、強風注意報及び波浪注意報が発表された状況下、三崎港においてうねり等の影響を受けにくい係留場所の選定が行われないうち無人の状態に係留中、三崎港西口から入った波高約2～3mのうねりを船首に、及び岸壁からの返し波を船尾にそれぞれ繰り返し返して受け、波にもまれてスタンラインが切断したことから、船尾が本件岸壁から離れたのちに右方に振れ、右舷船尾部が本件岸壁に衝突したものと考えられる。</p> <p>A社の担当者は、以前売船した漁船を本件岸壁に係留した際、冬場の低気圧による風の影響を受けても係留状態に問題がなかったことから、うねりの影響を受けにくい係留場所を選定しなかったものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、夜間、強風注意報及び波浪注意報が発表された状況下、本船が三崎港においてうねり等の影響を受けにくい係留場所の選定が行われないうち無人の状態に係留中、三崎港西口から入った波高約2～3mのうねりを船首に、及び岸壁からの返し波を船尾にそれぞれ繰り返し返して受け、波にもまれてスタンラインが切断したため、船尾が本件岸壁から離れたのちに右方に振れ、右舷船尾部が本件岸壁に衝突したものと考えられる。</p>
<p><b>再発防止策</b></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"> <li>・船舶所有者は、台風の経路により予想されるうねりの影響を考慮して係留場所を選択する場合、うねりや岸壁からの返し波の影響</li> </ul>

が少ない場所を選択すること。

- ・船舶所有者は、長期間の係留中に気象及び海象の悪化が予想される場合、船上が無人とならないよう乗組員を乗り組ませておくことが望ましい。