

船舶事故調査報告書

令和6年10月2日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	乗揚																						
発生日時	令和5年10月4日 15時30分ごろ																						
発生場所	秋田県能代市浅内の海岸 能代港外港南防波堤灯台から真方位172° 2.7海里（M）付近 （概位 北緯40° 09.5′ 東経139° 59.2′）																						
事故の概要	小型兼用船善栄丸は、漂流中、波に圧流され、消波ブロックに乗り揚げた。																						
事故調査の経過	令和5年10月17日、主管調査官（仙台事務所）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 船舶番号、船舶所有者等	小型兼用船 善栄丸、0.7トン AT3-9252（漁船登録番号）、個人所有 第212-15831号（船舶検査済票の番号）																						
乗組員等に関する情報	船長、一級小型・特殊・特定																						
負傷者	なし																						
損傷	左舷船尾部船底に破口を伴う亀裂等																						
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 北西、風力 2、視界 良好 海象：波向 北北西 波高 約1.5m、潮汐 上げ潮の初期 全国港湾海洋波浪情報網（ナウファス）の観測地点（能代港：本事故発生場所の北西方約2.6M）における観測値は、次のとおりであった。</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">時刻 (時:分)</th> <th colspan="2">有義波</th> <th rowspan="2">波向</th> </tr> <tr> <th>波高(m)</th> <th>周期(s)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>15:00</td> <td>0.65</td> <td>6.8</td> <td>西北西</td> </tr> <tr> <td>15:20</td> <td>0.61</td> <td>6.7</td> <td>北北西</td> </tr> <tr> <td>15:40</td> <td>0.65</td> <td>6.8</td> <td>北北西</td> </tr> <tr> <td>16:00</td> <td>0.62</td> <td>6.4</td> <td>西北西</td> </tr> </tbody> </table>	時刻 (時:分)	有義波		波向	波高(m)	周期(s)	15:00	0.65	6.8	西北西	15:20	0.61	6.7	北北西	15:40	0.65	6.8	北北西	16:00	0.62	6.4	西北西
時刻 (時:分)	有義波		波向																				
	波高(m)	周期(s)																					
15:00	0.65	6.8	西北西																				
15:20	0.61	6.7	北北西																				
15:40	0.65	6.8	北北西																				
16:00	0.62	6.4	西北西																				
事故の経過	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、作業員2人を乗せ、地質調査の目的で、能代港の船揚場を出港し、同港の南方に当たる浅内の海岸に向かった。</p> <p>本船は、水深5m以浅の作業予定場所に到着し、浅内の海岸に所在する消波ブロック上にいる別の作業員から調査資材を受け取るため、船首を南西方に向け、同消波ブロックから2～3m離れた海域で漂流していた際、右舷側（沖側）に予期せぬ高い波を受けて圧流され、同ブロックに乗り揚げた。</p> <p>船長及び作業員2人は、自力で消波ブロックを伝って上陸し、作業</p>																						

	<p>員の所属会社が、本事故の発生を海上保安庁に通報した。</p> <p>本船は、左舷船尾部船底に破口を伴う亀裂等を生じ、その後、船長の知人が手配したクレーン車で浅内の海岸付近の砂浜に引き揚げられた。</p> <p>船長は、水深の浅いところでは波が立ちやすいことを知っていたが、本事故当時、波も穏やかであり、消波ブロックから約2～3m離していたので圧流されることはないと思い、調査資材を受け取りやすいように消波ブロック付近で漂泊してしまったと本事故後に思った。</p> <p>船長及び作業員2人は、全員救命胴衣を着用していた。</p> <p>気象庁のウェブサイトによれば、海面には有義波高よりも高い波や低い波が存在し、時折、有義波高の2倍を超えるような波も観測され、また、海岸、浅瀬等の付近では、海底の地形等で波が変形し、条件によっては天気予報で発表される波の高さの何倍もの高さの波が押し寄せる場合があるとされている。</p>
分析	<p>本船は、船長が、水深の浅い消波ブロック付近で漂泊を行ったことから、右舷側に予期せぬ高い波を受け、左舷側にある消波ブロックに圧流され、同ブロックに乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、水深の浅いところでは波が立ちやすいことを知っていたが、海上も穏やかで油断したことから、消波ブロックから十分な距離を取らずに漂泊を行ったものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、船長が、水深の浅い消波ブロック付近で漂泊を行ったため、右舷側に予期せぬ高い波を受け、左舷側にある消波ブロックに圧流され、本船が同ブロックに乗り揚げたものと考えられる。</p>
再発防止策	<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"> ・ 小型船舶の船長は、漂泊して作業を行う際、水深が浅い場所付近や港内などでは予期せぬ高い波や航走波などを受けて船体が圧流されるおそれがあるので、消波ブロック等の障害物から十分な距離を取ること。