

## 船舶インシデント調査報告書

平成24年5月24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

|   |  |
|---|--|
| インシデント種類  | 座洲   |
| 発生日時  | 不明（平成23年8月18日 22時30分ごろ～19日 06時30分ごろの間）   |
| 発生場所  | 広島県三原市幸崎 <sup>さいさき</sup> 東方沖<br>広島県尾道市所在の高根島灯台から真方位287° 1,900m付近<br>（概位 北緯34° 20.3′ 東経133° 03.4′）  |
| インシデント調査の経過   | 平成23年8月23日、本インシデントの調査を担当する主管調査官（広島事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。<br>原因関係者から意見聴取を行った。   |
| 事実情報<br>船種船名、総トン数<br>船舶番号、船舶所有者等<br>L×B×D、船質<br>機関、出力、進水等 | 貨物船 ニュー <sup>かすが</sup> 春日、199トン<br>140240、日栄海運有限会社<br>58.30m×9.50m×5.63m、鋼<br>ディーゼル機関、735kW、平成17年10月1日   |
| 乗組員等に関する情報  | 船長 男性 64歳<br>五級海技士（航海）<br>免許年月日 昭和44年12月5日<br>免状交付年月日 平成22年5月24日<br>免状有効期間満了日 平成27年9月25日   |
| 死傷者等  | なし   |
| 損傷  | なし   |
| インシデントの経過   | 本船は、船長ほか2人が乗り組み、鋼材約594tを積載し、船首約2.30m船尾約3.30mの喫水をもって、船長が、いつもは幸崎にあるドック付近で錨泊していたが、この場所で長時間錨泊すると台船の航行の妨げになると思い、いつもの錨泊場所から東方約300mの水深約10mの底質が砂地の場所（以下「本件錨地」という。）において、平成23年8月18日22時30分ごろ目見当で船位を確認し、右舷錨の錨鎖を2節半ほど伸出して単錨泊した。<br>船長は、翌19日06時30分ごろ、起床したところ、周囲の景色から本船が本件錨地から東に約100m走錨し、右舷側に約2～3°傾いて乗り揚げていることに気付いた。<br>船長は、07時10分ごろ運航者及び保険会社に、08時20分ごろ海上保安部にそれぞれ本インシデントの発生を連絡した。<br>本船は、12時00分ごろタグボートにより引き降ろされた。 |
| 気象・海象   | 気象：天気 晴れ、風 なし、視界 良好<br>海象：海上 平穩、潮汐 低潮時、潮流 最大で約2ノットの東流  |

|        |  |  |
|--------|--|--|
| その他の事項 | <p>船長は、事前に気象情報を入手していたが、潮流の調査をしていなかった。</p> <p>本船には、GPSプロッター及びGPSが組み込まれたレーダーが装備され、船長は、海図により本件錨地付近に浅所があることは知っていたが、ふだんから錨泊する際、目見当で船位を確認し、本インシデント時も計器により船位を確認していなかった。</p> <p>本船には、錨鎖の伸出量、錨泊方法及び錨泊当直体制の指針を示す守錨基準がなかった。</p>   |  |
| 分析     | <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象の関与</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、幸崎の東方沖において単錨泊中、船長が錨地の底質、潮流の影響などを考慮した錨鎖伸出量を決定するなどの適切な錨泊法を講じていなかったことから、走錨して浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>本船は、当直体制などを含めた守錨基準が定められていれば、本インシデントの発生を回避できた可能性があると考えられる。</p> |
| 原因     | <p>本インシデントは、夜間、本船が、幸崎の東方沖において錨泊中、船長が適切な錨泊法を講じていなかったため、走錨して浅所に乗り揚げたことにより発生したものと考えられる。</p>   |  |
| 参考     | <p>本インシデント後、船長は、次のような対策をとった。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・海図に錨泊場所付近の浅所等危険な場所に印をつけること。</li> <li>・安全な錨泊場所を海図に明示しておくこと。</li> <li>・底質及び適切な錨鎖の量などを記入すること。</li> <li>・投錨場所をレーダーで確認し、投錨後も船位を確認すること。</li> </ul> <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>・守錨基準を策定すること。</li> <li>・海図及び潮流図などにより、事前に浅所、潮流状況、底質などを調査しておくこと。</li> <li>・GPSプロッター及びレーダーにより、錨泊場所の船位を確認すること。</li> <li>・適切な錨鎖の伸出量とすること。</li> </ul> |  |