

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9月9日 05時44分ごろ
発生場所	三重県賀田湾 コスギ鼻灯台から真方位044° 1,000m付近 (概位 北緯33° 58.8′ 東経136° 13.7′)
事故の概要	貨物船せいりゅう及び貨物船若富丸は、共に錨泊中、せいりゅうが走錨して両船が衝突した。 せいりゅうは、船尾外板に凹損を生じ、また、若富丸は、船首外板に破口等を生じた。
事故調査の経過	平成27年9月24日、本事故の調査を担当する主管調査官（横浜事務所）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 貨物船 せいりゅう、716トン 135576、盛徳海運建設株式会社 B 貨物船 若富丸、498トン 134680、貞富海運有限会社及び富山港湾運送株式会社
乗組員等に関する情報	A 船長A、三級（航海） B 船長B、五級（航海）
負傷者	なし
損傷	A 右舷船尾外板に凹損 B 左舷船首外板に破口等
気象・海象	気象：天気 雨、風向 北西、風力 5、最大瞬間風速 約18m/s 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の中央期 台風第18号が9月9日09時ごろ愛知県西尾市付近に上陸した。 三重県に発表されていた強風注意報は、8日22時15分に一旦解除されたものの、9日11時14分に再度発表された。
事故の経過	A船は、空倉の状態、台風避泊のため、9月8日15時20分ごろ、水深が約47mで底質が泥の錨地に、重さ約1.8tの左舷錨を投下し、錨鎖を約4.5節伸出して錨泊を開始した。 A船は、船長Aが、短時間の錨泊であり、風も弱かったので、守錨当直を配置せずに自室で休息していたところ、A船の走錨を乗組員から知らされ、主機の始動を試みたものの、B船に衝突した。 A船の錨泊開始時に北東から吹いていた微風は、夜半には最大瞬間風速約18m/sの北西の風に変わっていた。 B船は、石膏約1,580tを積載し、A船の南東方700m付近の水深が約42mで底質が泥まじりの砂となっている錨地に、重さ約

	<p>1.55 tの右舷錨を投下し、錨鎖を約6節伸出して錨泊していた。</p> <p>船長Bは、台風の接近に備えて守錨当直を行っていたところ、風が弱まり、台風の接近が9日09時ごろとの気象情報を入手したので、9日01時ごろ一旦守錨当直を解き、06時ごろから守錨当直を再開することとした。</p> <p>B船は、船長Bが、05時40分ごろ昇橋したところ、船首至近にA船を認めたので、A船をVHF無線電話で呼び出すとともに、他の乗組員に機関用意を指示したものの、間に合わず、A船が衝突した。</p>
分析	<p>A船は、台風が接近する状況下、船長Aが、短時間の錨泊であり、風も弱かったので守錨当直を配置していなかったことから、A船が走錨していることに気付かなかったものと考えられる。</p> <p>A船は、水深に対して錨鎖の伸出量が足りず、風勢が増したことで走錨したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、台風が接近する状況下、A船の船長Aが、守錨当直を配置していなかったため、A船が走錨していることに気付かず、錨泊中のB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"> ・錨泊する場合は、錨地の水深や底質、気象など状況により、適切な錨泊法及び錨鎖伸出量を決定すること。 ・荒天が予想される場合は、守錨当直を行うこと。