

船舶事故調査報告書

平成22年3月4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 山本 哲也

委員 根本 美奈

事故種類	沈没
発生日時	平成20年12月28日 06時30分ごろ
発生場所	静岡県神子元島沖 神子元島灯台から真方位189° 2.5海里付近 (概位 北緯34° 32.0′ 東経138° 56.0′)
事故調査の経過	平成20年12月28日、本事故の調査を担当する主管調査官（横浜事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等 L×B×D、船質 機関、出力、進水等	A 押船 ^{おうしゅう} 旺秀丸、19トン 第273-7753号（船舶検査済票の番号）、 機械開発北旺株式会社・家島建設株式会社 13.45m×5.58m×2.00m、鋼 ディーゼル機関、736kW、平成6年11月 B 浚渫船兼起重機船 ^{おうしゅう} 旺秀、約1,610トン 機械開発北旺株式会社・家島建設株式会社 57.00m×20.00m×4.00m、鋼 平成6年、スパッド台船
乗組員等に関する情報	A 船長 男性 55歳 一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成13年4月12日 免許証交付日 平成18年3月14日 (平成23年4月11日まで有効)
死傷者等	なし
損傷	A 全損 B A船との結合部に擦過傷
事故の経過	A船とB船が結合した一体型押船列（以下「A船押船列」という。） は、船長ほか5人が乗り組み、平成20年12月23日07時30分ごろ、 長崎県佐世保港を出港して東京湾に向かった。 A船押船列は、A船に操舵室と機関室を、B船の船尾部甲板上に乗組員 居住区をそれぞれ設け、同居住区内にも増設した操舵室（以下「B船操舵 室」という。）を備えていた。 船長及び乗組員は、主にB船操舵室で4時間交代3直制の航海当直を行 っていた。 12月27日夜、機関担当の甲板員Aは、機関室内を見回り、主機など に異常がないことを確認した後、機関室の入口扉（鋼製水密扉）を開放し たままB船操舵室に移動し、23時30分ごろ、静岡県御前埼の南西方で

	<p>作業員 A と共に船長から航海当直を引き継いだ。</p> <p>A 船押船列は、西寄りの風と波浪を受けながら針路約 090° 及び速力約 4～5 ノットで航行した。</p> <p>翌 28 日 03 時 30 分ごろ、甲板員 B 及び甲板員 C は、静岡県石廊崎の南方で甲板員 A 及び作業員 A から航海当直を引き継ぎ、その後次第に風の音が大きくなるとともに波が高まることを感じていた。</p> <p>A 船押船列は、神子元島の南方で約 10° 左転した。</p> <p>甲板員 C は、B 船操舵室の窓から船尾方を見ていたところ、大きな波が A 船に打ち込むのを目撃し、操船を担当していた甲板員 B に対して「A 船に波がのった。元の針路にしてくれ。」と叫んだ。</p> <p>甲板員 B は、甲板員 C の叫び声を聞き、針路を約 090° に戻すとともに主機のクラッチを中立状態にし、間もなく A 船の主機が停止した際の警報音を聞いた。</p> <p>甲板員 C は、異常事態の発生と判断し、隣室で休息していた船長に報告し、船長の指示を受け、06 時 21 分ごろ携帯電話で海上保安庁に通報した。</p> <p>甲板員 B は、引き続き A 船に波が打ち込み、上甲板が波に洗われる状況となったことを B 船操舵室の窓から目撃した。</p> <p>乗組員は、06 時 30 分ごろ、A 船と B 船とを結んでいたチェーンが切断したと思われる音を聞き、船長は A 船の沈没を目撃した。</p> <p>その後、船長及び乗組員は、漂流状態となった B 船の動揺を抑えるためにスパッドを海中に下ろした。</p> <p>一方、来援した海上保安庁特殊救難隊員は、引船の到着に備えて B 船から直径約 70mm のロープを海面上に繰り出すとともに、座礁を避ける目的で船首から錨を投入した。</p> <p>船長及び乗組員は、09 時 16 分ごろ、海上保安庁のヘリコプターに救助された。</p> <p>B 船は、東京都利島に向けて漂流し、14 時 35 分ごろ、利島灯台から 282° 600m 付近でスパッドの下端が海底に接触して停止した。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 西、風速 約 15m/s</p> <p>海象：西から波高約 3～5m、周期 6s の波浪</p> <p>特記事項：関東海域北部に海上強風警報（最大風速 17.2m/s 以上 24.5m/s 未満）が発表されていた。</p>
<p>その他の事項</p>	<p>A 船押船列は、A 船の両舷船首及び船尾から油圧式の圧着パッドを B 船の船尾凹部の外板に押し当てて結合し、さらに 10 トン用チェーン 4 本、直径約 50mm のナイロンロープ 2 本を両船間にとっていた。</p> <p>油圧式の圧着パッドは、A 船側の発電機が停止しても油圧が保持される構造となっていた。</p> <p>A 船押船列は、ふだんから機関室内の換気のために、機関室の入口扉を開放するようにしていた。</p> <p>甲板員 B、甲板員 C 及び作業員 A は、一級小型船舶操縦士免許証を受有していた。</p>

分析	乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象の関与 判明した事項の解析	あり あり あり A船押船列は、海上強風警報が発表されていた神子元島沖を東方に向けて航行中、A船の船尾から波が打ち込み、開放していたA船の機関室入口から多量の海水が同室内に流入したため、A船が浮力を喪失して沈没したものと考えられる。 本事故当時、A船押船列は、波高約3～5mの波浪を船尾から受け、波が打ち込む状態に陥った可能性があると考えられる。 A船は、機関室内の換気の目的で、機関室の入口扉を開放していたものと考えられる。 A船は、沈下に伴ってその圧着パッドがB船の外板を滑り落ち、さらにチェーン及びナイロンロープが切断したものと考えられる。
原因	本事故は、A船押船列が、海上強風警報が発表されていた神子元島沖を航行中、A船の船尾から波が打ち込み、開放していた機関室入口から同室内に多量の海水が流入したため、A船が浮力を喪失して沈没したことにより発生したものと考えられる。	