

船舶事故調査報告書

平成23年11月10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 石 川 敏 行

事故種類	転覆
発生日時	平成23年2月20日 19時30分ごろ
発生場所	山口県山陽小野田市本山岬 ^{もとやま} 南方沖 山口県宇部市所在の本山灯標から真方位268° 4.3海里（M）付近 （概位 北緯33° 52.7′ 東経131° 09.9′）
事故調査の経過	平成23年2月21日、本事故の調査を担当する主管調査官（門司事務所）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 引船 ^{かいせい} 海盛丸、19トン 260-43450大阪、海洋開発興業株式会社 16.30m×5.40m×1.95m、鋼 ディーゼル機関2基、1,176.0kW（合計）、不詳 B 浚渫船 ^{しゅうえい} 修栄3号、約59トン なし、有限会社鈴木組 18.0m×6.5m×1.5m、鋼 平成4年4月（建造）
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 63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 昭和55年5月29日 免許証交付日 平成20年8月6日 （平成25年12月1日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	A なし B 右舷船首船底部に小破口（廃船処分）
事故の経過	A船は、船長Aほか1人が乗り組み、B船をえい航して引船列（以下「A船引船列」という。）を構成し、関門航路の潮待ちのため、本山岬南方沖を約5.0ノットの速力で手動操舵により小野田港に向けて北進した。 船長Aは、B船甲板の破口箇所が修理されたこと、及びB船の乾舷が少なかったためB船の甲板に波がかぶらないよう低速でえい航することを船舶所有者Aの担当者から聞いていたので、出港前に甲板上のマンホールが閉まっていることを確認し、航行中に海水が甲板に上がらないよう低速でえい航しながら、B船の状態を監視していた。 船長Aは、平成23年2月20日19時30分ごろ、本山灯標から真方位268° 4.3M付近において、B船の白色の簡易標識灯が見えなくなったので、A船を停止してB船に向けて探照灯を照らしたところ、転覆しているB船を発見した。

	<p>船長Aは、会社経由で海上保安庁に連絡したのち、A船引船列を本山岬付近に移動させて漂泊し、翌21日09時00分ごろ、来援したサルベージ船にB船を引き渡してA船を山口県宇部市宇部港に入港させた。</p> <p>B船は、翌22日沈没し、サルベージ船によって引き揚げられたのち、右舷船首船底部に見つかった直径約1～2cmの破口が仮修理され、25日19時30分ごろ、造船所の引船に引き渡された。</p> <p>B船は、造船所の引船にえい航されて山口県下松市の造船所に向かったが、航行開始から約1時間後、船尾左舷側の空所に浸水したので、排水作業を行いながら航行し、翌26日早朝に造船所に到着した。</p>								
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風 ほとんどなし、視界 良好</p> <p>海象：波 ほとんどなし、潮流 ほとんどなし</p>								
その他の事項	<p>A船の喫水は、船首約1.4m、船尾約2.5mであり、B船の喫水は、船首尾とも約0.9mであった。</p> <p>B船の甲板下は、船首側2区画と船尾側2区画に分割され、それぞれ独立した空所になっていた。</p> <p>B船は、阪神港大阪区を出港する前の約3か月間係留されていた。</p> <p>船舶所有者Bは、平成18年、19年及び22年にB船を上架させて船底の目視及び打診検査を行い、それとは別に半年に1回船底の区画に入って目視検査を行っていた。平成22年に行ったB船の船底検査では船底外板に、出港前の検査では上甲板にそれぞれ亀裂を発見し、鋼板を張り付ける修理を行った。</p> <p>B船は、造船所に到着後、船体検査が行われたが、上架していなかったため、浸水箇所を特定することができなかった。</p>								
分析	<table border="1"> <tr> <td>乗組員等の関与</td> <td>なし</td> </tr> <tr> <td>船体・機関等の関与</td> <td>A なし、B あり</td> </tr> <tr> <td>気象・海象の関与</td> <td>なし</td> </tr> <tr> <td>判明した事項の解析</td> <td> <p>A船引船列は、本山岬南方沖を北進中、B船が、右舷船首船底部の破口箇所などから空所区画に浸水したことから、転覆したものと考えられる。</p> <p>B船は、船底外板に破口や亀裂が発見されたことから、経年使用により水面下の船底外板が腐食していた可能性があると考えられる。</p> <p>B船は、引き揚げ後、右舷船首船底部に破口が発見されたが、この破口以外の亀裂などを明らかにすることはできなかった。</p> </td> </tr> </table>	乗組員等の関与	なし	船体・機関等の関与	A なし、B あり	気象・海象の関与	なし	判明した事項の解析	<p>A船引船列は、本山岬南方沖を北進中、B船が、右舷船首船底部の破口箇所などから空所区画に浸水したことから、転覆したものと考えられる。</p> <p>B船は、船底外板に破口や亀裂が発見されたことから、経年使用により水面下の船底外板が腐食していた可能性があると考えられる。</p> <p>B船は、引き揚げ後、右舷船首船底部に破口が発見されたが、この破口以外の亀裂などを明らかにすることはできなかった。</p>
乗組員等の関与	なし								
船体・機関等の関与	A なし、B あり								
気象・海象の関与	なし								
判明した事項の解析	<p>A船引船列は、本山岬南方沖を北進中、B船が、右舷船首船底部の破口箇所などから空所区画に浸水したことから、転覆したものと考えられる。</p> <p>B船は、船底外板に破口や亀裂が発見されたことから、経年使用により水面下の船底外板が腐食していた可能性があると考えられる。</p> <p>B船は、引き揚げ後、右舷船首船底部に破口が発見されたが、この破口以外の亀裂などを明らかにすることはできなかった。</p>								
原因	<p>本事故は、夜間、A船引船列が、本山岬南方沖を北進中、B船が右舷船首船底部の破口箇所などから空所区画に浸水したため、転覆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"> ・ 出港前、空所区画の確認を行うこと。 ・ 上架した際、水線下の板厚計測を行うこと。 								