

船舶事故調査報告書

平成24年10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 庄 司 邦 昭
 委員 根 本 美 奈

事故種類	転覆
発生日時	平成24年6月13日 06時15分ごろ
発生場所	神奈川県横浜市本牧海づり施設の東方沖 横浜市所在の横浜港シンボルタワーから真方位149° 1,900m付近 （概位 北緯35° 25.4′ 東経139° 42.1′）
事故調査の経過	平成24年6月13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	押船 ながさき、19トン 290-23019 神奈川、紅陽建設株式会社 11.90m (Lr) × 4.80m × 2.00m、鋼 ディーゼル機関2基、956.16kW（合計）、昭和58年3月
乗組員等に関する情報	船長 男性 72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49年12月6日 免許証交付日 平成21年10月9日 （平成26年10月18日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	全損
事故の経過	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、横浜市鶴見区安善町の係船地に向け、約6ノットの速力で本牧海づり施設の東方沖を右舷約45° 前方より風及び波を受けながら北進していた。</p> <p>船長は、平成24年6月13日06時12分ごろ、突然、船体が、左舷側へ約25° 傾き始めたため、引き返そうか京浜港横浜第2区に入ろうかと思案しながら、本船を減速させて様子を見ていた。</p> <p>船長は、本船の左舷機が故障しており、右舷機のみで航行していたことから、右に当て舵をしていたが、京浜港横浜第2区に入港するために舵を中央に戻し、本船が、ゆるやか左旋回をし始めた頃、更に船体の傾きが増して06時15分ごろ左舷側へ転覆した。</p> <p>船長は、本船が転覆したとき、救命胴衣を着用した状態で海に投げ出され漂流していたところ、06時20分ごろ本船付近を航行してい</p>

	<p>たタグボートに救助され、海上保安庁に通報してもらった。</p> <p>本船は、転覆した状態でしばらく漂流していたが、07時57分ごろ本牧海づり施設東南沖で沈没した。</p>
気象・海象	<p>気象：天気 曇り、風向 北東、風力 5、視程 約10km</p> <p>海象：波向 北東、波高 約1.5m</p> <p>本事故発生時は、関東海域に海上強風警報が発表されていた。</p>
その他の事項	<p>1 船長は、自らも押船（4月に売船）を所有する船舶の運航会社を 経営し、30年近い操船経験があり、本船には、5月から20回ほ ど乗船していた。</p> <p>2 船長は、今まで乗船した同種の船と比べ、本船の乾舷が小さく、 時化の日には常時甲板に海水がたまる状態となり、横に傾くと戻り づらいという印象を受けていたが、長年運航されて転覆したこと のない船であることから安心していた。</p> <p>3 本船は、平成23年6月9日に現所有者が中古船として購入し、 一般配置図とは次の点で異なっていたが、重心位置に影響を及ぼす ものではなかった。</p> <p>(1) 上甲板上船員室の右舷側をトイレに改造し、また、便器洗淨 水タンク（FRP製、容量0.10m³程度）を同船員室天蓋に 設置</p> <p>(2) 予備清水タンク（FRP製、容量0.15m³程度）を上甲板 上機関室囲壁天蓋右舷側に設置</p> <p>(3) エアコンを航海船橋甲板上の操舵室内に、同用室外機を上甲 板上甲板室天蓋にそれぞれ設置</p> <p>4 本船は、通常バージと結合して運航している押船であり、船種 の特殊性により一般小型船と比較して船橋の位置が高く（重心位 置が高く、海面から風圧側面積中心までの距離が長い）、風の影響 を受けやすい特徴を持っていた。</p> <p>5 本船の諸タンク等は、次のとおりであり、上甲板より下方にあ るタンク内容物が、空又は少量で重心位置の高い積付け状態（以 下「本件積付け状態」という。）であった。</p> <p>(1) 船首水タンク（上甲板より下方）：空</p> <p>(2) 清水タンク（上甲板より上方及び上甲板より下方）：空</p> <p>(3) 燃料タンク（上甲板より下方）：3／4程度消費された状態</p> <p>(4) 主機関冷却清水タンク（上甲板より上方）：満載</p> <p>(5) 便器洗淨水タンク（上甲板より上方）：4／5程度消費され た状態</p> <p>(6) 予備清水タンク（上甲板より上方）：満載</p> <p>(7) ドラム缶（上甲板より上方）：5本の内1.5本にビルジを搭 載</p> <p>6 本船は、本事故発生時、右舷よりブルワーク越しに多量の海水が</p>

	流入し、左舷ブルワーク越しに出て行く状況にあった。
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	なし あり あり 本船は、本件積付け状態で本牧海づり施設の東方沖を北進中、右舷ブルワーク越しに海水が甲板に流入して復原力が減少した状況において、京浜港横浜第2区に針路を向けたことから、右舷正横寄りから風と波を受けるようになり左傾斜が増大して転覆したものと考えられる。
原因	本事故は、本船が、本件積付け状態で本牧海づり施設の東方沖を北進中、右舷ブルワーク越しに海水が甲板に流入して復原力が減少した状況において、京浜港横浜第2区に針路を向けたため、右舷正横寄りから風と波を受けるようになり、左傾斜が増大して転覆したことにより発生したものと考えられる。
参考	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。 <ul style="list-style-type: none"> ・ 上甲板に多量の水が流入するような荒天時には、航行を避けること。 ・ 荒天時に航行する場合は、常に本船の積付け状態に注意を払い、重心位置を下げるように努めること。