

船舶事故調査報告書

平成24年9月13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	乗揚
発生日時	平成24年5月2日 06時00分ごろ
発生場所	鹿児島県十島村諏訪之瀬島元浦港内 （概位 北緯29°36.6′ 東経129°41.8′）
事故調査の経過	平成24年5月7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 押船 第五瑞穂丸、19トン 260-33782鹿児島、株式会社日本政策金融公庫 11.95m (Lr) × 5.50m × 1.93m、鋼 ディーゼル機関2基、1,177kW（合計）、平成7年4月 B 起重機船 第八瑞穂丸、約1,709トン なし、株式会社南栄建設工業 59.0m × 22.0m × 4.0m、鋼 機関なし、平成7年（建造）
乗組員等に関する情報	A 船長 男性 52歳 一級小型船舶操縦士 免許登録日 平成15年10月31日 免許証交付日 平成20年6月25日 （平成25年11月3日まで有効） B 乗組員なし
死傷者等	なし
損傷	A プロペラが曲損 B 船底外板に破口、スパッド2本を破損
事故の経過	A船は、船長ほか7人が乗り組み、無人で空船のB船の船尾凹部にA船を入り込ませ、A船の船首及び船尾部の両舷を油圧で圧着させてB船と結合し、押船列（以下「A船押船列」という。）を構成しており、A船押船列は元浦港内の北西方に伸びる防波堤の東側に左舷着けで係留し、B船の右舷船首から錨鎖1.5節を伸出して投錨していた。 B船は、船尾凹部の船首方に居住区があり、船体中央両舷に直径約1m高さ約25mのスパッド各1本を、船首部にクレーン1基を備えていた。

	<p>A船押船列は、鹿児島県鹿児島市鹿児島港に向かうため、係留索を放してから錨鎖を巻き始めるとともに、B船のバウスラスターを右にかけ（右転のため）て船首部を防波堤から離し、錨が揚がったのち、機関を極微速力前進にかけたところ、風浪により船首が右に圧流され始めたので、バウスラスターを左にかけ（左転のため）たが、船首が右に圧流され続けて風下側の陸岸近くの浅瀬に接近するようになったので、機関を半速力前進、バウスラスターも左一杯として左舵一杯としたが、圧流が止まらなかった。</p> <p>船長は、右回頭して乗揚を避けようと思い、バウスラスターを右一杯にかけ、舵を左一杯のままで機関を全速力後進にかけたが、圧流が止まらなかったため、右舷船首及び左舷船尾の錨を入れ、更に左舷側のスパッドを海底に投入したが、平成24年5月2日06時00分ごろ、B船の右舷船首船底部が、陸岸近くの浅瀬に乗り揚げた。</p> <p>A船押船列は、B船が浸水して右に傾き始めたので右舷側のスパッドを海底に着底させて転覆を防ぎ、A船はB船から離れて港内で待機した。</p> <p>B船は、5月8日、外洋型引船により引き降ろされ、仮修理をしたのち、A船押船列を構成して造船所に向かった。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風向 西、風速 約10～12m/s、視界 良好 中之島地域気象観測所の観測データ（風向・風速）</p> <p>05時30分 平均 西8.5m/s、最大瞬間 西南西14.9m/s 05時40分 平均 西7.9m/s、最大瞬間 西12.4m/s 05時50分 平均 西南西7.8m/s、最大瞬間 西13.9m/s 06時00分 平均 西南西6.7m/s、最大瞬間 西12.2m/s</p> <p>海象：波高 約2～2.5m、潮汐 下げ潮の初期、潮高 約153cm 十島村には、波浪注意報が発表されていた。</p>
<p>その他の事項</p>	<p>元浦港は、諏訪之瀬島の南西端に位置し、同島の西岸から北西方に約250m伸びる防波堤と同防波堤の途中から北東方に約100m伸びる防波堤と陸岸によって囲まれている。</p> <p>元浦港内は、北西方に伸びる防波堤から北東方約150mまでの海域が水深約5.5mに浚渫されていたが、同浚渫区域から北東方約50mの陸岸までの海域は浅く、底質はサンゴである。</p> <p>喫水は、A船が船首約1.0m船尾約2.8mであり、B船が船首約1.3m船尾約1.6mであった。</p> <p>元浦港の事故当日の日出時刻は、05時38分ごろであった。</p>
<p>分析</p> <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>A船押船列は、元浦港において出港作業中、西南西の風浪に圧流さ</p>

	<p>れたことから、港内の陸岸近くの浅瀬に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、A船押船列の圧流を防止しようとしたが、意図した操船ができなかったものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、A船押船列が、元浦港において出港作業中、西南西の風浪に圧流されたため、港内の陸岸近くの浅瀬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>今後の同種事故等の再発防止及び被害の軽減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"> ・ 風浪の影響を受けやすい港を出港する際は、気象海象を十分に把握して出港計画を立てること。