

## 船舶事故調査報告書

平成24年2月16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  
 委員 根 本 美 奈

事故種類	転覆
発生日時	平成22年8月26日 11時40分ごろ
発生場所	秋田県秋田市秋田船川港秋田区中島岸壁南東方沖 秋田港旧南防波堤灯台から真方位104° 1,280m付近 （概位 北緯39°45.4′ 東経140°03.0′）
事故調査の経過	平成22年8月31日、本事故の調査を担当する主管調査官（仙台事務所）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 作業船 第十三萩丸、18トン 220-14991新潟、株式会社谷村建設 11.98m (Lr) × 6.00m × 1.24m、鋼 ディーゼル機関、691kW、平成3年5月 B 土運船 谷村601、620トン なし、株式会社谷村建設 38.50m (Lr) × 12.00m × 3.80m、鋼 機関なし、平成9年 C 作業船 第十五萩丸、5トン未満 220-16327新潟、株式会社谷村建設 9.49m (Lr) × 2.98m × 1.20m、鋼 ディーゼル機関、169kW、平成5年4月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 49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15年3月7日 免許証交付日 平成19年8月17日 （平成25年3月6日まで有効） C 船長C 男性 56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16年6月10日 免許証交付日 平成21年3月24日 （平成26年6月9日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	C 機関濡損
事故の経過	A船、B船及びC船は、他の1隻の土運船及び浚渫船と船団を組み、秋田船川港秋田区の寺内ふ頭南側水域で浚渫作業に従事していた。 浚渫した土は、通常、土運船2隻に積載し、交互に輸送され、A船が満

	<p>船の土運船を寺内ふ頭南側水域の浚渫現場（以下「本件浚渫現場」という。）から港口付近の飯島揚土場（以下「本件揚土場」という。）までえい航し、C船が空船の土運船を本件揚土場から本件浚渫現場までえい航していた。</p> <p>B船は、本事故当日、揚土が遅れたため、本件揚土場に着岸した状態であり、A船が満船の土運船をえい航し、C船が伴走して本件浚渫現場から本件揚土場に向かい、到着した本件揚土場において、C船が空船になったB船を引いて離岸させ、A船がえい航した土運船を着岸させた。</p> <p>A船は船長Aほか甲板員2人が、B船は甲板員B<sub>1</sub>及び甲板員B<sub>2</sub>の2人が、C船は船長Cが1人でそれぞれ乗り組み、船長Aは、A船がB船をえい航した方が早いので、A船がB船をえい航することとし、C船に替わってB船の船首にえい航索をとった。</p> <p>船長Aは、寺内ふ頭付近で水域が狭まり、また、B船を船首から引いていくとB船の船尾構造物が浚渫船のクレーン作業に支障となるので、同ふ頭手前でB船を反転させて小型のC船とえい航を交代する予定とし、本件浚渫現場に向かう途中で気象状況などを判断してえい航の交代場所を決め、船長Cに伝えてB船の船尾を引かせるつもりでいた。</p> <p>A船は、船長Aの指揮の下、C船を伴走させてB船のえい航を始め、6～7ノットの速力で南東進した。</p> <p>船長Cは、伴走して南東進中、交代場所でA船がえい航索を離すとB船が風に圧流され、えい航索がとりにくくなると思い、早めにえい航索をB船の船尾にとることとし、船長Aに連絡せず、B船の左舷船尾に接近した後、甲板員B<sub>1</sub>及び甲板員B<sub>2</sub>に口頭で指示してC船の船尾からB船の船尾にえい航索をとった。</p> <p>甲板員B<sub>1</sub>は、トランシーバーで船長AにC船のえい航索をとったことを伝え、船長Aは、船長Cがえい航索をとったことを疑問に思いながら減速し、船長Cが機関を中立にしたところ、C船は、えい航索に船尾を引かれて船首が左回りに反転し、船体が右舷側に傾斜して船尾部から海水が入り、平成22年8月26日11時40分ごろ、秋田船川港秋田区中島岸壁南東方沖において、船首が西北西方を向いた状態で右舷側に転覆した。</p> <p>甲板員B<sub>1</sub>は、C船が転覆したのを見てトランシーバーで船長Aに報告し、船長Aは、えい航索を離してC船の救助に向かい、操舵室の窓から脱出して船底に上がった船長Cを救助した後、浚渫船の船団長に連絡してC船を向島岸壁にえい航して係留した。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 北西、風力 2 海象：潮汐 上げ潮の初期</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長Cは、機関を中立にすれば、C船がB船に引かれていくと思っていた。</p> <p>船長Aは、C船が連絡せずにB船の船尾にえい航索をとるとは思っていなかった。</p> <p>A船、B船及びC船間の連絡は、トランシーバーにより行われていた。</p> <p>C船のえい航索は、直径約45mm、長さ約17mのY字型をしており、二股部の長さが約15mであった。</p> <p>船長Cは、救命胴衣を着用しており、操舵室の窓から脱出する際に脱いだ。</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 なし なし C船は、秋田船川港秋田区中島岸壁南東方沖において、船長Aの指揮の下、A船に船首部を引かれて本件浚渫現場に向かうB船の船尾方を伴走して南東進中、船尾からB船の船尾にえい航索をとり、機関を中立にしたことから、えい航索に船尾を引かれて船首が左回りに反転し、右舷側に傾斜して船尾部から海水が入り、転覆したものと考えられる。 船長Cは、A船がえい航索を離すとき、B船が風に圧流されてC船のえい航索がとりにくくなると思ったことから、A船によるえい航中にB船の船尾にえい航索をとったものと考えられる。 船長Cは、甲板員B <sub>1</sub> 及び甲板員B <sub>2</sub> にえい航索をとる指示をした際、トランシーバーを使用しなかったことから、船長Aが船長Cの指示を認識できなかったものと考えられる。 船長Cが、船長AにB船の船尾にえい航索をとることを連絡していれば、船長Aがえい航索をとることを中止させ、本事故の発生を防止できた可能性があると考えられる。
原因	本事故は、C船が、秋田船川港秋田区中島岸壁南東方沖において、船長Aの指揮の下、A船に船首部を引かれて本件浚渫現場に向かうB船の船尾方を伴走して南東進中、船長Cが、船長Aに連絡せずにC船の船尾からB船の船尾にえい航索をとり、C船の機関を中立にしたため、えい航索に船尾を引かれて船首が左回りに反転し、右舷側に傾斜して船尾部から海水が入り、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。 ・トランシーバー等の使用による情報の共有化を徹底すること。	