

船舶事故調査報告書

平成24年9月6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23年7月18日 07時05分ごろ
発生場所	愛知県田原市伊良湖岬南東方沖 伊良湖岬南南東方沖の伊勢湾第2号灯浮標から真方位090° 2,300m付近 （概位 北緯34° 32.4′ 東経137° 03.4′）
事故調査の経過	平成23年7月19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	水先船 いらご8、19トン 243-37108愛知、株式会社IMS 18.60m (Lr) × 4.00m × 1.82m、FRP ディーゼル機関2基、780kW（合計）、平成17年10月
乗組員等に関する情報	船長 男性 37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7年3月2日 免許証交付日 平成21年6月29日 （平成27年3月1日まで有効） 運航管理者 男性 47歳
死傷者等	重傷 3人（船長、甲板員、水先人）
損傷	全損（廃船処分）
事故の経過	<p>本船は、船長及び甲板員1人が乗り組み、水先人を乗せ、伊良湖水道南東沖の水先人乗船場所（以下「PS」という。）で水先人を貨物船に移乗させるため、田原市伊良湖港を出港し、伊良湖岬南東方沖を速力約18ノットで南東進中、平成23年7月18日07時05分ごろ、突然に発生した高波（以下「本件高波」という。）を右舷船首約30°の方向から受け、一気に転覆した。</p> <p>船長は、転覆直前まで転覆の危険性を感じておらず、本件高波を事前に視認していなかった。</p> <p>船長、水先人及び甲板員は、海上を漂流中、07時50分ごろ僚船に救助され、08時30分ごろ愛知県南知多町師崎港に入港し、救急車により病院に搬送された。</p> <p>船長は腰椎横突起骨折、水先人は右肩甲骨骨折等、甲板員は右胸鎖関節挫傷等を負った。</p> <p>本船は、大破して三重県鳥羽市答志島に漂着した。</p>

<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風向 東、風速 約5m/s、視程 約15km 海象：うねりの方向 南、うねりの高さ 約4m、うねりの波長 約150m、潮汐 上げ潮の末期</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船は、船舶所有者から船舶運航管理会社に裸備船され、船舶運航管理会社が運航管理を行って水先人の輸送の業務を請け負っていた。</p> <p>船長は、出港時、PS付近でのうねりの波高が約4～5mであることを僚船より聞き、船舶運航管理会社の運航基準（以下「運航基準」という。）に定められた発航中止基準（風速15m/s、波高4m以上のいずれかに該当）を超えることを認識していたが、風が弱く、海面は穏やかであったことから出港し、PS到着後に水先人と協議して貨物船への移乗の可否について判断するつもりであった。</p> <p>本船は、本事故当日の06時00分ごろ別の貨物船に水先人を移乗させており、その際の波高は、約4mであり、今回が2回目の航海であった。</p> <p>本船は、出入口等の開口部を閉鎖して出港した。</p> <p>船長は、出港前に天気情報を得ており、台風6号が南大東島の東約200km付近を北北西進して南からのうねりがあり、波浪警報が発表されていることを知っていた。</p> <p>中部地方整備局の瀬木寄瀬東方灯標モニタリングシステムの観測値では、本事故当日の06時～08時ごろの有義波高は約4.32～5.31mであった。</p> <p>本事故当日は、本事故発生前、伊良湖水道沖で4隻の貨物船に水先人が移乗していた。</p> <p>船長及び水先人は、台風接近時に南寄りから東寄りのうねりがある場合には、伊良湖岬南東方沖から伊勢湾第1号灯浮標付近の20m等深線以北において、高波が発生することがあるということを聞いていたが、これまで見たことはなかった。</p> <p>船長は、平成3年から小型漁船に甲板員として乗船したのち、平成7年から小型漁船の船長として乗船し、その後、平成20年10月から2年3か月の間、水先船の甲板員として乗船したのち、平成23年1月から船長として乗船していた。</p> <p>運航管理者は、平成3年頃から水先船に船長で乗り組み、平成12年10月から船舶運航管理会社の運航管理代行者に、平成18年10月から運航管理者に選任されていた。</p> <p>救助した僚船は、水先人が移乗する予定であった貨物船からの呼出しに本船が応答せず、また、本船に電話した際、本船の船長が電話に出なかったことから、異常に気付いて救助のために伊良湖港を出港した。</p> <p>船長及び甲板員は、救命胴衣を着用していなかったが、水先人は、救命胴衣を着用していた。</p> <p>船長は、船舶運航管理会社が安全管理規程に基づき策定した運航基準を遵守しなければならないことは認識していた。</p> <p>水先人が所属する伊勢三河水先区水先人会は、水先船の運航に関する規定を水先艇運用要領及び台風等対策実施細則で定めており、同要領では、水先船の運航中止について、水先人の乗下船地点（湾口及び湾内）の有義波高が、4mに達する状態を基準とし、昼夜の別、潮流、海象及び気象の状況等を総合的に勘案して水先人の意見に基づき、水先船の船長が判断す</p>

	<p>ると規定していた。</p> <p>船舶運航管理会社は、運航基準を策定する際、水先人会と協議して水先船の発航中止基準を決定していたことから、発航中止基準に関して認識に違いがあるとは考えていなかった。</p> <p>船舶運航管理会社は、出港前、船長に発航中止の指示をしておらず、また、水先人は、船長に発航中止についての意見を述べなかった。</p>	
分析	<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>本船は、伊良湖岬南東方沖を南東進中、本件高波を受けたことから、転覆したものと考えられる。</p> <p>本事故発生場所付近では、高さ約4mの南からのうねりがあり、風浪はなかったものと考えられるが、本事故発生時に本件高波が発生したものと考えられる。</p> <p>水先船の発航中止基準については、船舶運航管理会社は、水先船の航海の安全を確保するために定めており、水先人会は、水先を行う船舶における水先人の安全な乗下船を確保するために定めていたものと考えられる。</p> <p>船長は、本船の運航については、船舶運航管理会社が定めた運航基準に従うことを認識しており、発航中止基準を超えるうねりが予測されたが、今までの経験から風が弱く、海面が穏やかであり、うねりの波長が150m程度であれば、水先人を移乗させることができたことから、発航を中止しなかったものと考えられる。</p> <p>運航管理者は、本船が、本事故当日06時00分ごろ別の貨物船に水先人を移乗させていたことから、船長に対して発航を中止するよう指示しなかったものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、本船が、伊良湖岬南東方沖を南東進中、本件高波を受けたため、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"> ・船長及び運航管理者は、船舶運航管理会社の運航基準を遵守する必要があることから、水先人会は、船舶運航管理会社の水先船の発航中止基準を理解し、水先船の安全運航に配慮すること。 ・本事故発生海域では、風が弱く、海面は穏やかでも大きなうねりに遭遇したときは、高波が発生する可能性があることに留意し、水先船の安全な運航に努めるとともに、救命胴衣を着用しておくこと。 	