

船舶事故調査報告書

平成25年7月18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3日 09時00分ごろ
発生場所	広島県呉市倉橋島南方の黒島水道 呉市所在の西五番之碕灯標から真方位076° 2.2海里（M）付近 （概位 北緯34° 04.5′ 東経132° 29.0′）
事故調査の経過	平成24年6月22日、本事故の調査を担当する主管調査官（広島事務所）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 ^{おおくす} 大楠、5トン未満 293-28270福岡、個人所有 8.80m（Lr）×3.00m×1.20m、鋼 ディーゼル機関、353kW、平成6年5月19日（第1回定期検査） B 作業船 FS-2、5トン未満 292-25755大分、株式会社弘栄 10.00m（Lr）×3.00m×1.38m、鋼 ディーゼル機関、279kW、昭和60年4月 C 台船 OH1、約115トン なし、大潮建工有限会社 20.00m×9.60m×1.70m、鋼 機関なし、不詳 D 台船 第十弘栄号、 ^{こうえい} 約35トン なし、株式会社弘栄 14.50m×5.20m×1.30m、鋼 機関なし、不詳
乗組員等に関する情報	船長A 男性 55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8月15日 免許証交付日 平成20年3月19日 （平成25年4月7日まで有効）
死傷者等	なし

<p>損傷</p>	<p>A 転覆後、沈没 B なし C なし D なし</p>
<p>事故の経過</p>	<p>A船は、船長A及び甲板員Aが乗り組み、連結したC船及びD船を長さ約65mのえい航索でえい航を行い、B船は、船長Bほか1人が乗り組み、後方からD船を押しており、船長A及び船長Bが、それぞれ手動操舵で操船に当たり、全速力前進の約5～6ノットの速力とし、霧によって視界が制限された倉橋島南方沖を東進した。</p> <p>船長Aは、前路に漁網の目印の浮き数個を認め、左右に3回から4回ほど転舵して避け、左舵を取ったとき、船長Bから針路を間違えていないかとの連絡を受けたので、直ちに海図を舵輪の上に広げて船位の確認を始めた。</p> <p>A船は、船首がほぼ北西方～西方に向いた頃、押航するB船によって左舷後方へ引かれる状態となり、左舷側に傾斜し、A船の傾斜に気付いた船長Aが減速しようとしたとき、平成24年6月3日09時00分ごろ、倉橋島南方の黒島水道において、左舷側に転覆した。</p> <p>船長Aは、甲板員Aを誘導して操舵室の窓から脱出し、船長A及び甲板員AはB船に救助された。</p> <p>A船は、船底を上に向けてC船に横抱きにされ、B船に押されて近くの海岸に向かう途中、沈没した。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 霧、風向 北東、風力 2、視程 約1,000m 海象：潮汐 下げ潮の中央期</p>
<p>その他の事項</p>	<p>A船は、本事故後、引き揚げられ、船長Aが操舵装置を確認したところ、左舵が15～20°取られた状態であった。</p> <p>船長Aは、霧のため、レーダーレンジ及びGPSプロッターの表示設定を0.5Mにしていた。</p> <p>船団は、黒島水道南方の柱島水道を通航する予定であった。</p> <p>船長Aは、船位を確認する際、船首がほぼ北西方～西方に向くまで、左舵を取った状態で海図を舵輪の上に広げて見ている。</p> <p>船長Aは、今航海の航路は初めてであった。</p> <p>船長Bは、台船等のえい航経験は3か月あるが、河川工事が主であるので、海上でのえい航は2回目であり、船長としての回航は初めてであった。</p> <p>船長Bは、本事故前日、船長Aと打ち合わせた航路と違い、A船が、漁師が仕掛けを多数設置している海域に進入したことから、針路がおかしいと気付いた。</p> <p>船長Bは、針路を間違えていないかと船長Aに連絡した後、A船が左回頭するのを視認していたが、A船が針路を変更しているものと思っていた。</p>

	<p>船長Bは、A船が、B船の左舷正横後となったが、どうすることもできず、転覆したA船を早く救助しようと思い、台船を連結した状態で救助に向かった。</p>
<p>分析</p> <p>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</p>	<p>A あり、B なし A なし、B なし A なし、B なし</p> <p>A船は、倉橋島南方の黒島水道において、連結したC船及びD船のえい航を行い、B船が後方からD船を押し進中、船長Aが、船位を確認する際、左舵を取った状態で海図を舵輪の上に広げて見ていたことから、A船が、左回頭を続け、押航していたB船に左舷後方へ引かれる状態となり、左舷側に転覆したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、漁網の目印の浮きを避けることに注意が向き、船位を把握できておらず、また、船位の確認に注意が向き、左舵を取っていることを失念していた可能性があると考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、倉橋島南方の黒島水道において、A船が連結したC船及びD船のえい航を行い、B船が後方からD船を押し進中、船長Aが、船位を確認する際、左舵を取った状態で海図を舵輪の上に広げて見ていたため、A船が、左回頭を続け、押航していたB船に左舷後方へ引かれる状態となり、左舷側に転覆したことにより発生したものと考えられる。</p>
<p>参考</p>	<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"> ・ 視界が悪いときは、操舵員を配置に就け、見張りを適切に行うとともに、船位の確認を適切に行うこと。 ・ 舵角や船首方位を確認すること。