

船舶事故調査報告書

平成26年10月2日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 庄司邦昭（部会長）
 委員 小須田 敏
 委員 根本美奈

事故種類	転覆
発生日時	平成25年4月29日 23時34分ごろ
発生場所	千葉県南房総市野島埼南西方沖 野島埼灯台から真方位236° 6.9海里付近 （概位 北緯34° 50.2′ 東経139° 46.4′）
事故調査の経過	平成25年4月30日、本事故の調査を担当する主管調査官（横浜事務所）ほか2人の地方事故調査官を指名した。 原因関係者としての船長Cからの意見聴取は、本人が本事故で死亡したため行わなかった。
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 引船 第十八 ^{とし} 利丸、173.47トン 121846、和佐興業株式会社（以下「A社」という。） 27.25m (Lr) × 7.20m × 3.50m、鋼 ディーゼル機関、1,544kW、昭和55年11月 B コンクリートミキサ船 はまゆう、約1,017トン なし、濱田海事工業有限公司（以下「B社」という。） 40.00m × 18.00m × 4.00m、鋼 機関なし、不詳 C 作業船 新生号 ^{しんせい} 、19トン 260-33265山口、関門水中開発株式会社（以下「C社」という。） 11.95m (Lr) × 5.50m × 1.97m、鋼 ディーゼル機関2基、809.00kW（合計）、平成6年9月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 77歳 五級海技士（航海） 免許年月日 昭和32年8月30日 免状交付年月日 平成23年4月3日 免状有効期間満了日 平成28年4月3日 C 船長C 男性 55歳 一級小型船舶操縦士 免許登録日 平成17年2月17日 免許証交付日 平成22年2月10日 （平成27年2月17日まで有効）

	<p>乗組員C 男性 65歳</p> <p>一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定</p> <p>免許登録日 昭和49年9月12日</p> <p>免許証交付日 平成20年9月17日</p> <p>(平成25年9月21日まで有効)</p>
死傷者等	<p>A なし</p> <p>B なし</p> <p>C 死亡 2人(船長C及び乗組員C)</p>
損傷	<p>A なし</p> <p>B なし</p> <p>C 全損</p>
事故の経過	<p>A船は、船長A、一等航海士A及び二等航海士Aほか2人が、B船は、作業員B₁、作業員B₂、作業員B₃ほか1人がそれぞれ乗り組み、A船が、B船をえい航索でつないで引船列を構成し、岩手県宮古市宮古港を出港して関門港に向かった。</p> <p>C船は、船長C及び乗組員Cが乗り組み、A船の許可を得ることなく、B船の船尾にえい航索を取って、引船列に加わった。</p> <p>C船は、平成25年4月29日15時30分ごろ、B船の船尾に取ったえい航索を放し、B船の右舷方を併走した。</p> <p>作業員B₁は、その後、えい航索をB船の右舷船尾に取ろうとしてB船に近づいたC船を認めたが、海上が時化してきたので、えい航索を取るのは無理であると思い、C船の船首にいた乗組員Cに最寄りの港に避難する旨を伝えたところ、C船はB船から離れた。</p> <p>船長Aは、17時20分ごろ、野島埼南方沖を通過後、針路を変更して西進し、波高が高くなり、その後、東京湾に避難しようと思った。</p> <p>二等航海士Aは、19時30分ごろ、一等航海士Aと当直を交替して船橋を離れる際、C船が、A船の右舷方に近づいた後、速力を落として船尾方へ離れる様子を一等航海士Aと見ていた。</p> <p>作業員B₂は、その後、船長CからB船と併走する旨の連絡を受け、作業員B₁がB船の右舷方を併走中のC船を認めた。</p> <p>作業員B₁は、本事故発生の約30分前、C船から、B船の右舷ボラードに取ったロープが切れたので、B船の右舷船尾に取ってほしい旨の連絡を受け、B船の右舷船尾のクロスビットにC船からの直径約40mm、長さ約30mの合成繊維製のロープ(以下「本件ロープ」という。)を取った。</p> <p>作業員B₁は、その後、船長CからC船が傾いている旨の連絡を受け、A船にC船の状況を伝えるとともに、えい航を停止するように要請し、作業員B₂は、携帯電話で海上保安庁へ通報した。</p> <p>C船は、23時34分ごろ、野島埼南西方沖を西進中、船首からの</p>

	<p>本件ロープをB船の右舷船尾のクロスビットに取った状態において、B船の船尾方から左舷船尾方に移動し、左舷側に傾斜して横倒しになったところで灯火が消え、左舷側に転覆した。</p> <p>作業員B₃は、C船が見えなくなった後、本件ロープが切れていることを見付け、その旨を大声で叫んだ。</p> <p>A船は、C船の捜索を行うために反転しようとしたが、波高約2.5～3mの波を横から受ける態勢となり、船長Aが危険を感じ、元の針路に戻した。</p> <p>A船は、30日午前中、A社に要請した引船を待っていたところ、主機の潤滑油圧力が低下したので、主機を停止し、風潮流で野島埼沖へ圧流され、17時40分ごろ海上保安庁の巡視船が来援した後、B船を離すためにえい航索を巻き揚げた際、B船のえい航索が引っ掛かって切れ、来援した引船にえい航されて神奈川県横須賀市横須賀港に入港した。</p> <p>B船は、A船と共に野島埼沖へ圧流されたことから、乗揚を防止するために投錨していたところ、来援した巡視船にえい航されて横須賀港に入港した。</p> <p>C船、船長C及び乗組員Cは、通報を受けた海上保安庁の巡視船及び航空機等、千葉県警察の警備艇及びヘリコプターによる捜索が行われたものの、発見されなかった。</p> <p>船長C及び乗組員Cは、後日、死亡届により、除籍された。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風向 南西、風力 6、視界 良好</p> <p>海象：波高 約2.5～3m、海面水温 約18℃</p> <p>南房総市には、4月29日12時37分に発表された強風波浪注意報が、本事故時も継続していた。</p>
<p>その他の事項</p>	<p>B船は、甲板上の両舷にボラード4個が、船首及び船尾側にクロスビット3個がそれぞれ配置されていた。</p> <p>C船は、船体中央の船首寄りに操舵室が、操舵室の下方に居住区が、居住区の後方に機関室が、操舵室上部には作業時に使用する操舵室がそれぞれ設けられていた。</p> <p>A船は、本事故時、B船につないだえい航索を約250～300m伸出していた。</p> <p>船長Aは、本事故後、B船にC船をつないでいたことを知った。</p> <p>A船は、横須賀港に入港後、各部の点検が行われ、甲板上の潤滑油エア抜き管に腐食による破口が生じ、潤滑油系統に海水が入ったことが判明し、乗組員による潤滑油の交換作業及びエア抜き管の取替作業を行った。</p> <p>作業員B₃は、21時ごろ、右舷方にいるC船を認めており、右舷方で併走していたのか、それともB船の右舷側にロープを取っていたのか分からなかったが、本事故後、右舷中央のボラードに破断された</p>

	<p>C船からのロープ2本を見つけた。</p> <p>A社とB社が交わした契約のえい航計画書では、A船がB船をえい航することになっており、C船についての記載がなかったが、平成24年6月にC船が門司港から宮古港へ向かった際には、A社が所有する他の船舶及びB船と共に移動していた。</p> <p>B社がB船に掛けた船舶及び船主責任保険には、平成25年4月26日から平水区域以外を航行する場合として宮古港から三重県志摩市大王崎までの航海を加えており、B船とC船とが同時にえい航されること、及び出港から仕向地までの航行については適切な能力を有する船舶によるえい航又は押航であることが条件として記載されていた。</p> <p>C社の担当者は、B船と共に移動することをB社と決めたことから、C船のえい航が含まれていると思っていた。</p> <p>C社は、C船を宮古港へ移動させる前、B社から約2～3年の仕事があると聞き、東北地方太平洋沖地震の影響により、東北地方の造船所を手配するのは難しいと思い、平成24年4月24日付けでC船の定期検査を繰り上げて行うとともに、航行区域を沿海区域から限定沿海区域に変更し、C船の航行区域を変更したことをB社に伝えた。</p> <p>船長Cは、平成19年10月頃からC船に乗り組んでいたが、C船で本事故付近の海域を航行した経験はなかった。</p> <p>A社とB社が交わしたえい航計画書のえい航作業の中止基準は、風速15m/s以上、波高2.5m以上、視程1,000m以下、警報、注意報の発令及び船長が危険を感じたときと定められていた。</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 なし、B なし、C 不明 A なし、B なし、C 不明 A なし、B なし、C 不明</p> <p>C船は、波浪注意報が発表されている状況下、船首からの本件ロープをB船の右舷船尾のビットに取り、B船に引かれて野島崎南西方沖を西進中、B船の船尾方から左舷船尾方に移動し、左舷方から波高約2.5～3mの波を受けていたところ、左舷側に傾斜したことから、転覆したものと考えられるが、転覆に至った要因を明らかにすることはできなかった。</p> <p>船長C及び乗組員Cは、行方不明となり、後日、死亡届により、除籍された。</p> <p>C船は、転覆後、船体が見えなくなり、本件ロープが切れていたこと、及び捜索で発見されなかったことから、沈没した可能性があると考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、C船が、波浪注意報が発表されている状況下、船首からの本件ロープをB船の右舷船尾のビットに取り、B船に引かれて野島崎南西方沖を西進中、B船の船尾方から左舷船尾方に移動し、</p>

	左舷方から波高約2.5～3mの波を受けていたところ、左舷側に傾斜したため、転覆したことにより発生したものと考えられる。
参考	<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"> ・ 気象情報を確認し、荒天が予想される場合は、早めに避難すること。 ・ えい航作業に関係する船舶所有者は、えい航船及び被えい航船それぞれの堪航性等を把握して運航計画を策定すること。