

船舶事故調査報告書

平成26年1月30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	乗組員死亡
発生日時	平成25年9月27日 06時00分ごろ
発生場所	秋田県能代市能代港 能代港南防波堤灯台から真方位279°180m付近 （概位 北緯40°12.8′ 東経139°59.5′）
事故調査の経過	平成25年9月27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 引船 第十一 ^{とし} 利丸、100.18トン 114796、和佐興業株式会社 25.41m (Lr) × 6.20m × 3.10m、鋼 ディーゼル機関、1,176kW、昭和47年9月 B 台船 No.31DB、約1,631トン なし、江田島海運株式会社 60.00m × 22.00m × 3.50m、鋼 機関なし、平成4年建造
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 63歳 五級海技士（航海） 免許年月日 昭和56年10月23日 免状交付年月日 平成22年8月5日 免状有効期間満了日 平成28年3月19日 機関長A 男性 68歳 五級海技士（機関） 免許年月日 昭和46年10月8日 免状交付年月日 平成22年6月8日 免状有効期間満了日 平成27年9月11日
死傷者等	死亡 1人（機関長A）
損傷	なし
事故の経過	A船は、船長A、機関長Aほか3人が乗り組み、能代港大森地区ー13mの岸壁（以下「本件岸壁」という。）に係留中のB船を本件岸壁の北方へ移動して積荷役をするため、長さ約52mのY字型のえい航索を船体中央の船尾寄りのえい航フックとB船の船首両舷のボラー

ドに掛け、船長Aが操舵室で、一等航海士A及び機関長Aが後部甲板で、一等機関士A及び甲板員AがB船の上甲板でそれぞれ配置に就いた。

A船は、主機を微速力前進にかけてB船のえい航を開始し、B船の右舷船首が本件岸壁に接近したので、船長Aが、本件岸壁から離そうとして左舵を取り、B船の右舷船首を離れた後、B船の右舷船尾が本件岸壁に接近したが、B船から本件岸壁に放った係留用のロープが取れず、B船の右舷船尾が本件岸壁から離れたため、B船を横抱きしようと思い、本件岸壁から離す進路とした。

一等航海士Aは、機関長Aと共に後部甲板の左舷側に立っていたが、えい航索が近づくので、船首方に移動する旨を機関長Aに言い、機関室囲壁の右舷側に向かった。

船長Aは、右舷船首方に「能代港南防波堤灯台北西沖の浮標」（以下「本件浮標」という。）が見え、B船が本件浮標に近づくと思い、B船の進路を変えようとして左舵を取り、B船の進路から外れて機関を中立とし、B船が本件浮標へ接近する状況を見ていた。

A船は、B船が船尾方に近づき、左舷船尾方へ緊張していたえい航索が緩み、B船の船首側にいた一等機関士Aは、えい航索の右舷寄りにいる機関長Aが見えたので、B船が船尾方を通過すれば、えい航索が右舷船尾方に向けて張るものと思い、危ない旨を大声で叫んだ。

一等航海士Aは、機関室囲壁の右舷側で船尾方を見たところ、機関長Aが後部甲板の中央寄りに立っていることが分かり、船首方へ行くように大声で叫んだ。

A船は、06時00分ごろ、B船が前進惰力で船尾方を通過したところ、えい航索が、左舷船尾外板の防舷物に引っ掛かり、緊張してから外れ、機関長Aが、右舷船尾方へ張ったえい航索に跳ねられ、右舷側の海に落下した。

一等航海士Aは、機関長Aがうつぶせの状態で見失っており、機関長Aが落水したことを船長Aに伝えて後部甲板の右舷側に戻ったところ、機関長Aが仰向けの状態で手を動かしてA船の右舷船尾に近づいており、船長Aと2人で機関長Aを引き揚げようとしたが、A船に引き揚げることはできなかった。

機関長Aは、意識がなくなり、着ていた救命胴衣の上から救命浮環が掛けられ、船長AがA船に近づいて来た漁船にB船にいる乗組員2人を運ぶように依頼した後、乗組員4人及び漁船の乗組員により、A船に機関長Aを引き上げて漁船に移し、その後、救助の要請を受けた消防署の救助艇に乗せられ、本件岸壁に運ばれた。

船舶代理店担当者は、本件岸壁で本事故を目撃し、海上保安庁等に通報した。

機関長Aは、救急車で病院に搬送されたが、死亡が確認され、死因

	<p>は、溺水と検案された。</p> <p>A船は、B船を本件岸壁に着け、B船の左舷に係留した。</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 東北東、風力 2、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏、海水温度 約24℃</p>
その他の事項	<p>えい航索は、直径約70mm、長さ約30mのロープと直径約50mm、長さ約22mのロープ2本をY字型につないだものであり、全て合成繊維製であった。</p> <p>A船は、えい航フックが機関室囲壁上の船尾側に設置されており、その後方に後部甲板があり、中央にえい航ワイヤロープのウインチが備え付けられていた。</p> <p>船長Aは、一等航海士A及び甲板員Aが9月18日に乗船したこと、機関長Aが、前航海のえい航中にえい航ワイヤロープが左右に振れる場所におり、えい航ワイヤロープがヘルメットに当たったことから、乗組員全員にえい航作業の指導を行うことにした。</p> <p>A船は、9月19日、関門港下関区で着岸中、乗組員全員が食堂に集まり、A船の船舶所有会社代表取締役が、空の台船を広島県江田島市江田島沖で受け取ってから、能代港で台船に積んだ荷物を秋田県由利本荘市本荘港沖で引き渡し、台船を返すまでの説明を行い、船長Aが、えい航索をえい航フックに掛けた場合、えい航索が同フックの船尾方で左右約90°の間を振れるので、えい航フックの船尾方に入らないように指導し、前航海でえい航ワイヤロープが機関長Aのヘルメットに当たったので、機関長Aには特に注意するように言った。その後、船長Aは、乗組員と共にえい航フックの前に移動し、えい航フックを動かしながら、前記の指導を繰り返し行った。</p> <p>船長Aは、出入港して台船を離着岸させる場合、トランシーバーを使用していたが、本事故当日、本件岸壁を移動する作業であったため、使用しなかった。</p> <p>機関長Aは、ヘルメット及び救命胴衣を着用し、長靴を履いていた。</p> <p>機関長Aは、本事故前、体調不良を訴えていなかった。</p> <p>機関長Aは、8月19日に乗船したが、えい航索をえい航フックに掛けてえい航した経験はなかった。</p>
分析	
乗組員等の関与	A あり、B なし
船体・機関等の関与	A なし、B なし
気象・海象の関与	A なし、B なし
判明した事項の解析	<p>機関長Aの死因は、溺水であった。</p> <p>A船は、能代港でB船をえい航中、船長Aが、右舷船首方に本件浮標が見え、B船が本件浮標に近づくと考えてB船の進路を変えようとして左舵を取り、B船の進路から離れて主機を中立としたところ、左</p>

	<p>舷船尾方へ張っていたえい航索が緩み、機関長Aが、その右舷寄りに立っていた際、B船が船尾方を通過し、えい航索が、左舷船尾外板の防舷物に引っ掛かった後、緊張して外れて右舷船尾方へ張り、えい航索に跳ねられて落水したことから、死亡したものと考えられる。</p> <p>機関長Aがえい航索の右舷寄りに立っていた経緯については、明らかにすることができなかった。</p>
原因	<p>本事故は、A船が能代港でB船をえい航中、船長Aが、右舷船首方に本件浮標が見え、B船が本件浮標に近づくと考えてB船の進路を変えようとして左舵を取り、B船の進路から離れて主機を中立としたところ、左舷船尾方へ張っていたえい航索が緩み、機関長Aが、その右舷寄りに立っていた際、B船が船尾方を通過し、えい航索が、左舷船尾外板の防舷物に引っ掛かった後、緊張して外れて右舷船尾方へ張り、えい航索に跳ねられて落水したため、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"> ・ えい航を開始する前、船長は、えい航索が緊張して移動する虞のある場所に乗組員が立ち入っていないことを確認すること。 ・ 乗組員は、えい航索が緊張して移動する虞のある場所から離れていること。