

船舶事故調査報告書

平成26年8月7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	沈没
発生日時	平成25年2月12日 19時25分ごろ
発生場所	京浜港東京区の東京西航路 東京都大田区所在の大井信号所から真方位060°950m付近 (概位 北緯35°35.1′ 東経139°47.7′)
事故調査の経過	平成25年2月13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	A 引船兼警戒船 第七みなと、14トン 235-31790 神奈川、港興業株式会社 11.98m (Lr) × 4.00m × 1.85m、鋼 ディーゼル機関、478.08kW、昭和58年2月 B 引船 8しんゆう、5トン未満 250-6612 神奈川、港興業株式会社 8.75m (Lr) × 2.40m × 1.02m、鋼 ディーゼル機関、213.30kW、昭和54年9月
乗組員等に関する情報	船長A 男性 30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17日 免許証交付日 平成25年1月28日 (平成30年3月16日まで有効)
死傷者等	なし
損傷	A なし B 全損
事故の経過	A船は、船長Aが1人で乗り組み、無人のB船を船首側に2本、船尾側に1本の係留索を取って左舷側に横抱きし、約8.0ノットの対地速力で京浜港東京区の東京西航路を南東進中、船体が動揺した際、B船の船首側係留柱に取った係留索が緩んで外れ、A船の船尾側係留柱に取った係留索により、B船を横引きする状態となり、平成25年2月12日19時25分ごろ、大井信号所から真方位060°950m付近において、B船が、右舷側に大傾斜するとともに、海水が流入し、船尾側係留索が破断した直後に沈没した。

	<p>船長Aは、船舶所有会社（以下「本件会社」という。）に本事故の発生を知らせ、本件会社から派遣された社員1人と共にA船により、2月13日から14日にかけての夜間、灯浮標が設置されたB船の沈没地点で付近を航行する船舶の警戒に当たった。</p> <p>B船は、2月14日に本件会社の起重機船等によって引き揚げられ、定係地に運ばれて陸揚げされた。</p>
気象・海象	<p>気象：天気 曇り、風向 北北東、風力 3、視界 良好</p> <p>海象：潮汐 下げ潮の中央期、波高 約0.5m</p>
その他の事項	<p>船長Aは、A船にB船を横抱きする際、両船の船首側係船柱に係留索2本を取ったものの、係留索を係船柱に結ぶと締まって解けなくなると思い、B船の船首側係船柱に直径約20mmの係留索の端部に作られたアイを掛け、他端をA船の係船柱に係止した後、両係船柱の間に直径約15mmの別の係留索を1往復させ、端部をA船の船首側係船柱に係止しており、船尾側はA船の船尾側係船柱とB船のえい航アーチ中央部の支柱とに直径約15mmの係留索1本を取って係止していた。</p> <p>B船の船首側係船柱の頂部は、張り出しの幅が約30mmであった。</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	<p>あり</p> <p>なし</p> <p>なし</p> <p>A船は、京浜港東京区の東京西航路において、B船を左舷側に横抱きして南東進中、船体の動揺でB船の船首側係船柱に取った係留索が緩んで外れ、A船の船尾側係船柱に取った係留索により、B船を横引きする状態となったことから、B船が、右舷側に傾斜するとともに、海水が流入して沈没したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、A船が、京浜港東京区の東京西航路において、B船を左舷側に横抱きして南東進中、船体の動揺でB船の船首側係船柱に取った係留索が緩んで外れ、A船の船尾側係船柱に取った係留索により、B船を横引きする状態となったため、B船が、右舷側に傾斜するとともに、海水が流入して沈没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"> ・他船を横抱きする際は、係留索が係船柱から外れないようにしっかり係止すること。