

船舶事故調査報告書

平成26年12月4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26年2月10日 14時20分ごろ
発生場所	三重県鳥羽市 ^{よろい} 鎧埼東方沖 鎧埼灯台から真方位108° 1.3海里付近 （概位 北緯34°24.4′ 東経136°57.2′）
事故調査の経過	平成26年2月12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	押船兼引船 ^{たから} 宝丸、19トン 260-30626大阪、新興海運有限会社（A社） 14.80m×5.04m×1.88m、鋼 ディーゼル機関2基、956.16kW（合計）、平成4年10月
乗組員等に関する情報	船長 男性 73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54年3月16日 免許証交付日 平成21年4月8日 （平成26年11月17日まで有効） 甲板員 男性 64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17年3月17日 免許証交付日 平成22年10月22日 （平成27年3月17日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	全損
事故の経過	本船は、船長及び甲板員が乗り組み、愛知県名古屋港を出港し、船首約1.3m、船尾約2.3mの喫水により、鎧埼東方沖を速力約8～9ノットで南進していた。 甲板員は、操舵室で単独当直に就き、波高が約2mあって本船が横揺れを繰り返している状態において、立った姿勢で手動操舵により、操船を行っていた。 甲板員は、舵輪の左手前方の台にコップを置き、ペットボトルから水を注いだところ、こぼれて周囲に飛び散り、舵輪左手方の自動操舵

	<p>装置のスイッチボックス（以下「本件スイッチボックス」という。）を濡らしてしまった。</p> <p>本船は、甲板員が本件スイッチボックスをウエスで拭いたところ、操舵方法を切り替えるスイッチ（以下「本件スイッチ」という。）が動いて自動操舵に切り替わり、左舵が取られ、左転して右舷側に傾斜し、甲板員が本件スイッチを戻して手動操舵に切り替えたものの、傾斜が戻らず、平成26年2月10日14時20分ごろ、鎧埼東方沖において、横転した。</p> <p>甲板員は、操舵室の左舷側のドアから外に出た後、船室から出て来た船長に対し、操舵室にあった救命胴衣を渡し、操舵室の後部に設置されていた救命浮環を手にとった。</p> <p>船長及び甲板員は、波を受けて半水没状態となった本船に乗ることができず、泳いでいたところ、付近を航行中のプレジャーボートに救助され、三重県鳥羽市所在のマリーナへ運ばれた。</p> <p>本船は、プレジャーボートの船長から通報を受けて来援した海上保安庁の巡視船がえい航を試みたが、16時30分ごろ沈没した。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 北北西、風力 4</p> <p>海象：波向 北東、波高 約2m</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船は、名古屋港出港前に燃料を積載して乾舷が下がっており、波を受けて船橋後部の甲板に少し海水が滞留していた。</p> <p>船長及び甲板員は、日頃、テレビで気象情報を入手しており、本事故当日もテレビの天気予報を見て相談して出港を決めた。</p> <p>甲板員は、本船が、過去に改造工事を行った後、復原性が悪くなったと感じ、何度か横転しそうになった経験があったので、ふだんの操舵時には、舵を大きく取らないようにしていた。</p> <p>A社は、日頃、乗組員に対し、波のあるときは出港しないように指導しており、また、出港の可否判断は、運航管理担当者と相談の上、船長が行うようにしていたが、本事故当日、船長が、出港時に連絡を行わなかったため、本船の出港を知らなかった。</p> <p>本船は、右舷側を下に着底しており、左右両舷の舵が右舵約42°の状態であった。</p> <p>甲板員は、本船の舵が左に取られているものと思っていたが、引き揚げられた本船を見て右舵が取られていることを認め、本事故当時、夢中で舵を右へ戻したのかもしれないと思った。</p> <p>本船の自動操舵装置は、コンパスの上に設置された針路設定ダイヤルで保持する針路を設定するようになっており、現針路と針路設定ダイヤルの指示がずれた状態では、手動操舵から自動操舵に切り替えた場合、作動する舵角が15°以内に制限されており、舵が取られた状態では、手動操舵から自動操舵に切り替えたときには、舵は中央に戻らず、その時の状態で維持されるものであった。</p>

<p>分析</p> <p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析</p>	<p>あり</p> <p>あり</p> <p>あり</p> <p>本船は、鎧埼東方沖において、約2mの波がある状態で南進中、甲板員がこぼした水を拭いた際、自動操舵装置の本件スイッチボックスの本件スイッチが自動操舵に切り替わり、左舵が取られ、左転して右舷側へ傾斜したが、甲板員が本件スイッチを手動操舵に戻して右舵を取ったことから、傾斜が増大し、波を受けて、右舷側に横転した可能性があると考えられる。</p> <p>本船は、自動操舵に切り替わったとき、左舵が取られ、右傾斜をして旋回中に右舵が取られたことから、傾斜が増大した可能性があると考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、鎧埼東方沖を約2mの波がある状態で南進中、甲板員がこぼした水を拭いた際、自動操舵装置の本件スイッチボックスの本件スイッチが自動操舵に切り替わり、左舵が取られ、左転して右舷側へ傾斜したが、甲板員が本件スイッチを手動操舵に戻して右舵を取ったため、傾斜が増大し、波を受けて、右舷側に横転したことにより発生した可能性があると考えられる。</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"> ・ 小型船は、海況の悪いときには出港しないこと。 ・ 自動操舵装置のスイッチ付近では慎重に作業を行うこと。