

船舶事故調査報告書

平成27年3月26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6月18日 06時00分ごろ
発生場所	愛媛県今治市梶島西方沖 <small>ひうちなだ</small> 燧灘沖ノ瀬灯標から真方位068° 2.1海里付近 （概位 北緯34° 07.10′ 東経133° 08.70′）
事故調査の経過	平成26年8月7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 引船 ひろかぜ丸、19トン 273-5898 広島、個人所有 11.97m (Lr) × 5.12m × 2.07m、鋼 ディーゼル機関、661.95kW、平成3年12月 B 台船（船名不詳）、不詳 なし、不詳 10.00m × 10.00m × 2.00m、鋼 機関なし、不詳
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 71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49年8月1日 免許証交付日 平成26年3月20日 （平成31年3月29日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	なし
事故の経過	A船は、船長Aほか1人が乗り組み、長さ約45m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無人のB船の船首両舷喫水線下に繫いで引船列（以下「A船引船列」という。）を構成し、船長Aが船橋当直に就いて、梶島北西方沖を約2.5～2.6ノット（kn）の対地速力で南進した。 船長Aは、梶島西方沖を南進中、平成26年6月18日06時00分ごろ、急に速力が落ちたので船尾方を確認したところ、B船が転覆していることを認めた。 船長Aは、海上保安庁に事故の通報を行い、B船が転覆した状態で

	<p>は水深の関係で入港できないので、発生場所付近で救助を待ち、21時00分ごろ到着したサルベージ会社のタグボートにA船からB船を繋ぎ替えた後、A船を操船し、広島県江田島市の係留地に帰った。</p> <p>B船は、サルベージ会社のクレーン台船により台船に載せられ、タグボートで広島県広島市草津漁港沖までえい航された。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、写真1 B船の同型船 参照)</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 北東、風力 5、視界 良好</p> <p>海象：潮汐 下げ潮の中央期、潮流 西流約0.8kn、波高 約1.5m</p> <p>瀬戸内海には、17日19時00分海上風警報が発表され、本事故時、発表は継続中であった。また、17日15時観測(17日19時00分発表)の海上予報では、風は南又は南西風で、風速15kn、後、北又は北東風で風速30knであった。</p>
その他の事項	<p>B船の喫水は、船首尾共に約0.5mであった。</p> <p>B船は、スパッド台船であり、船体の4隅には、縦約35cm、横約35cm、長さ約24mの直方体で、重さ約6tのスパッド各1本が備えられていた。</p> <p>各スパッドの下端には、重さ約1tの底盤が取り付けられていた。</p> <p>各スパッドは、本事故当時、ほぼいつもの航海と同じように、甲板上約17.5m、甲板下約6.5mの位置で固定されていた。</p> <p>船長Aは、航行中、風などの影響でA船の揺れを感じていたため、B船もスパッドの影響でかなり不安定であると思っていた。</p> <p>B船には、試錘機(海底に円筒状の穴を掘削する作業機械)を積載していたが、試錘機は荷締機(荷物が荷崩れしないように固定する機械)で固定されていた。</p> <p>船長Aは、当初の航海計画では、今治市の明神島及び美濃島の東方沖を航行する予定であったが、風力5の北東風が吹いていたので、梶島の西方沖を航行した。</p> <p>B船は、船首尾が逆になっており、本事故直後、えい航索は転覆したB船の船体の下方に入っていた。</p> <p>B船運航会社は、保険会社立会いの下に上架されたB船のタンク内を注水して検査を行ったが、水漏れは確認されなかった。</p> <p>本事故発生時、他の乗組員は船室で休息中であった。</p>
分析	
乗組員等の関与	不明
船体・機関等の関与	不明
気象・海象等の関与	不明
判明した事項の解析	<p>A船引船列は、梶島西方沖を南進中、B船が船首方に傾斜して転覆したものと考えられる。</p> <p>B船は、梶島西方沖で生じた波浪を受け、船首方に傾斜して転覆し</p>

	た可能性があると考えられるが、転覆に至る状況を明らかにすることはできなかった。
原因	本事故は、A船引船列が、梶島西方沖を南進中、B船が船首方に傾斜して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"> ・ 荒天が予想されるときには、出航を見合わせることを。

付図1 事故発生経過概略図

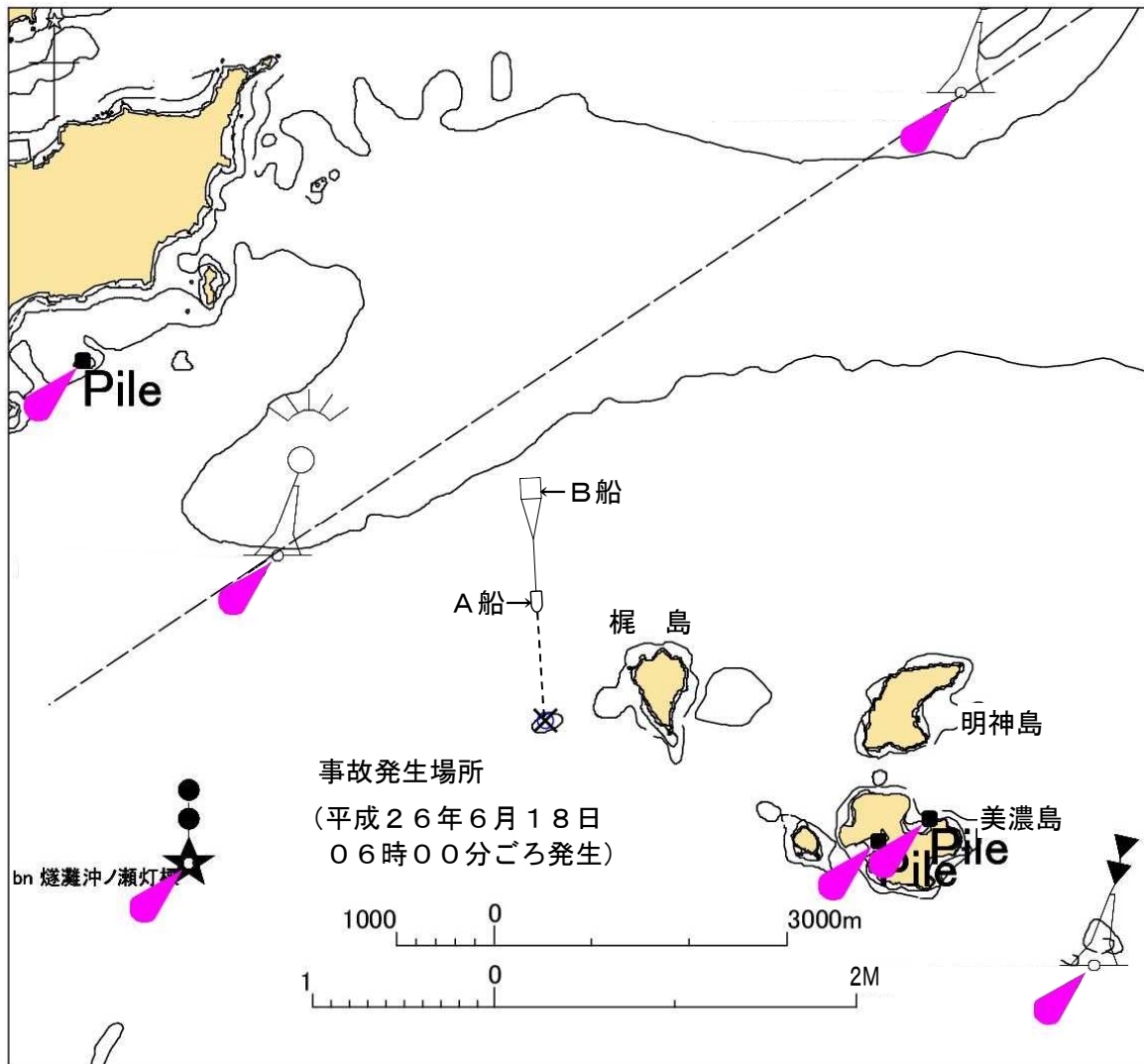


写真1 B船の同型船

