

船舶事故調査報告書

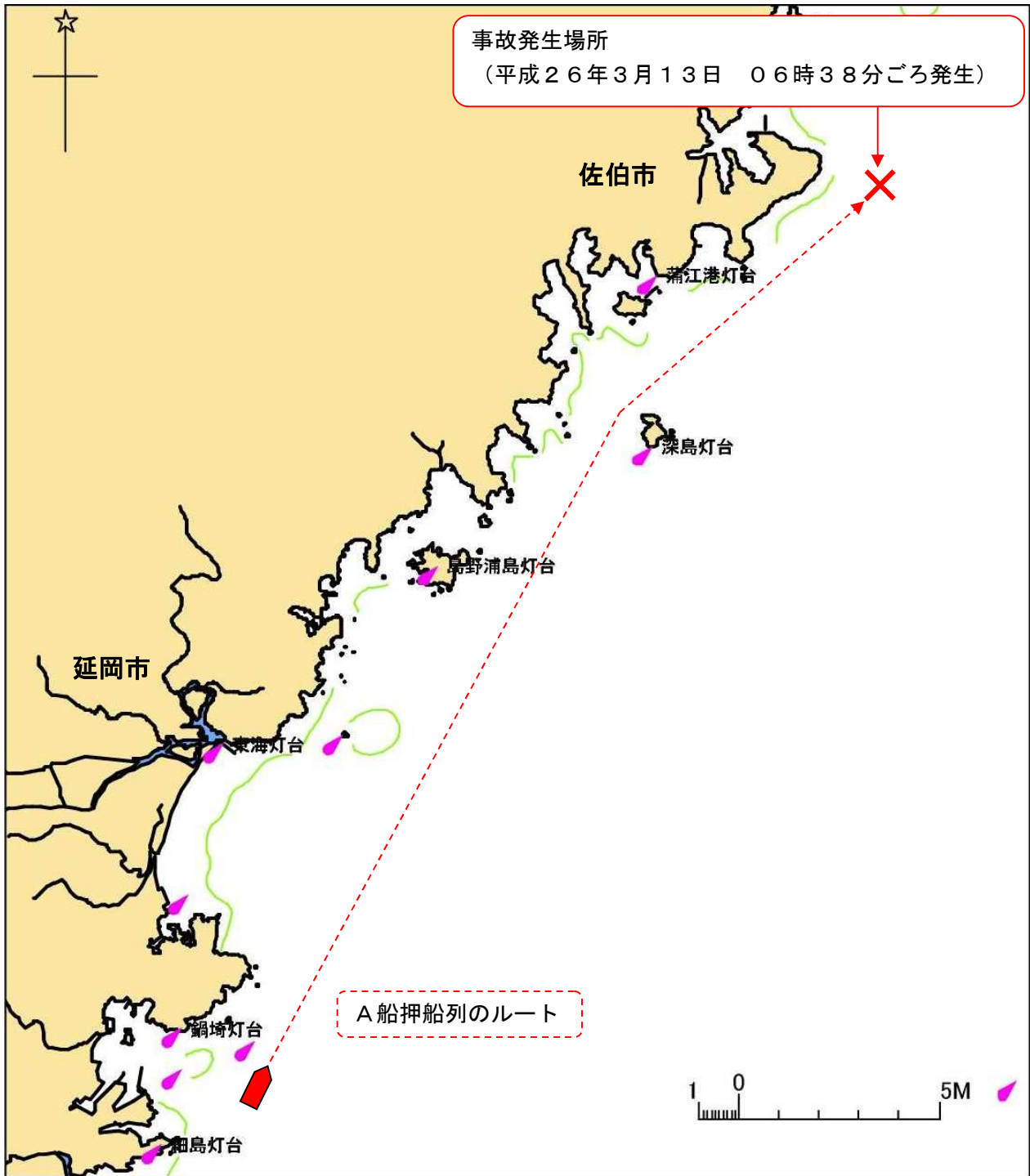
平成27年3月12日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 庄司邦昭（部会長）
 委員 小須田 敏
 委員 根本美奈

事故種類	沈没
発生日時	平成26年3月13日 06時38分ごろ
発生場所	大分県佐伯市蒲江港東北東方沖 蒲江港灯台から真方位068° 5.9海里（M）付近 （概位 北緯32° 49.40′ 東経132° 02.30′）
事故調査の経過	平成26年3月14日、本事故の調査を担当する主管調査官（門司事務所）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 押船 第二十一栄進丸、70トン 129409、豊予汽船株式会社（以下「A社」という。） 20.06m（Lr）×7.50m×2.90m、鋼 ディーゼル機関、735kW、昭和62年6月 B バージ 第二十一栄進丸、1,051トン なし、A社 67.20m（Lr）×13.50m×4.10m、鋼 機関なし、昭和62年建造
乗組員等に関する情報	A 船長 男性 68歳 五級海技士（航海） 免許年月日 昭和45年7月17日 免状交付年月日 平成23年4月19日 免状有効期間満了日 平成28年6月19日
死傷者等	A 軽傷 1人（船長） B なし
損傷	A 全損（沈没） B なし
事故の経過	A船は、船長ほか3人が乗り組み、A船の船首部を空倉状態のB船の船尾凹部に嵌合し、‘A船両舷の油圧ジャッキとロープ’（以下「本件固定器具」という。）で固定してA船押船列を構成し、佐伯市入津湾の浚渫作業区域に向け、蒲江港東北東方沖を手動操舵により約6～7ノットの対地速力で北東進していた。 A船押船列は、船長が操舵室において単独で当直に就き、ほかの乗組員がB船の居住区にいたところ、平成26年3月13日06時20

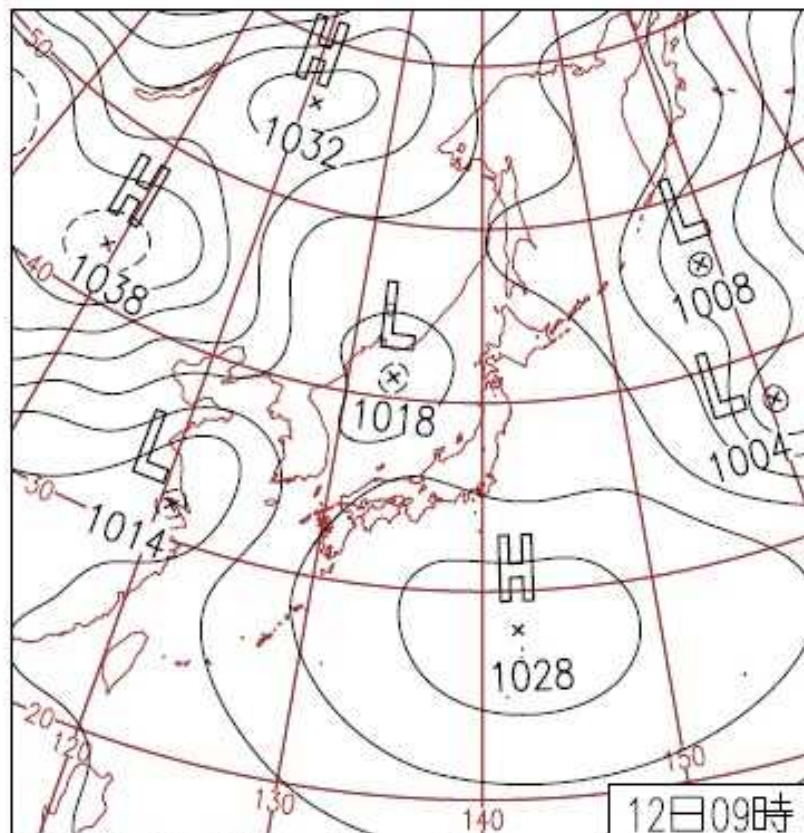
	<p>分ごろ、船尾方からの衝撃を受けた。</p> <p>船長は、衝撃により操舵室内の構造物に打ちつけられ、転倒したものの、起き上がって船橋の窓から確認したところ、船尾方からA船の上甲板上に打ち込んだ海水が‘換気用に開放していた同甲板にある船室右舷前部の水密扉’（以下「本件扉」という。）から船内に流入しているのを認め、間もなく船尾方に傾斜を始めたことを知った。</p> <p>船長は、A船が、沈没する危険があると判断し、B船の船尾凹部右舷側に移乗した。</p> <p>A船は、船尾方への傾斜が拡大し、また、本件固定器具が破損してB船との嵌合部から外れ、06時38分ごろ、沈没した。</p> <p>B船は、蒲江港東北東方沖を漂流中、機関長Aが、携帯電話により海上保安庁及びA社へ本事故の発生を通報して、海上保安庁の指示により08時56分ごろ投錨した。</p> <p>本事故当時、時化で救助作業が困難であったので、B船は、A社が手配し、来援した引船により、えい航されて、14日10時10分ごろ、佐伯港内に錨泊して、乗組員全員が救助された。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図、付図2 気象庁資料日々の天気図（抜粋 平成26年3月12日 09時00分、13日 09時00分）、写真1 A船押船列の外観、写真2 A船押船列の外観（船尾） 参照）</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 雨、風向 南南西、風力 7</p> <p>海象：波向 南、波高 約2m、うねり 波向南、波高約4m</p> <p>佐伯市には、平成26年3月12日10時30分に強風及び波浪注意報が発表されて、本事故時、継続中であった。</p>
<p>その他の事項</p>	<p>A船とB船の嵌合方式は、アーチカップルF型（無段摩擦係止式）であり、A船の乾舷は低く、また、空倉状態であったB船の乾舷は高かった。</p> <p>船長は、ふだんから船舶電話で、1日に3回（朝、昼、夜）、大分県中部地方の気象予報の発表情報を聞いていたが、本事故当日、波高約1.5～2.0mの発表情報の他は、聞いた覚えがなかったので、航行可能と判断した。</p> <p>A社の安全管理規程には、次のとおりに記載されていた。</p> <p>第1章 総則</p> <p>（目的）第2条</p> <p>（7）「運航管理者」とは、内航海運業法に基づく法令以外の法令に定める船長及び船舶所有者等の職務権限に属する事項以外の船舶の運航の管理に関する統轄責任者をいう。</p> <p>A社の安全管理規程は、運航管理者が船長となっており、また、運航管理補助者が機関長となっていた。</p> <p>船長は、本事故時、操舵室内の構造物に打ちつけられた際、打撲し</p>

	て腰痛が悪化し、入院して、腰椎すべり症と診断された。
分析 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	A あり A あり A あり A 船押船列は、蒲江港東北東方沖を北東進中、時化模様となり、船尾方からの高波を受け、A船の本件扉から海水が船内に浸入したことから、A船が沈没したものと考えられるが、その状況を明らかにすることはできなかった。 本事故当日の大分県中部地方の気象予報の発表情報は、記録がなく明らかにすることはできなかった。
原因	本事故は、A船押船列が、蒲江港東北東方沖を北東進中、時化模様となり、船尾方からの高波を受け、A船の本件扉から船内に浸水したため、A船が沈没したことにより発生したものと考えられる。
参考	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。 <ul style="list-style-type: none"> ・安全管理規程を遵守すること。 ・航海中は、水密扉を閉鎖すること。

付図1 事故発生経過概略図

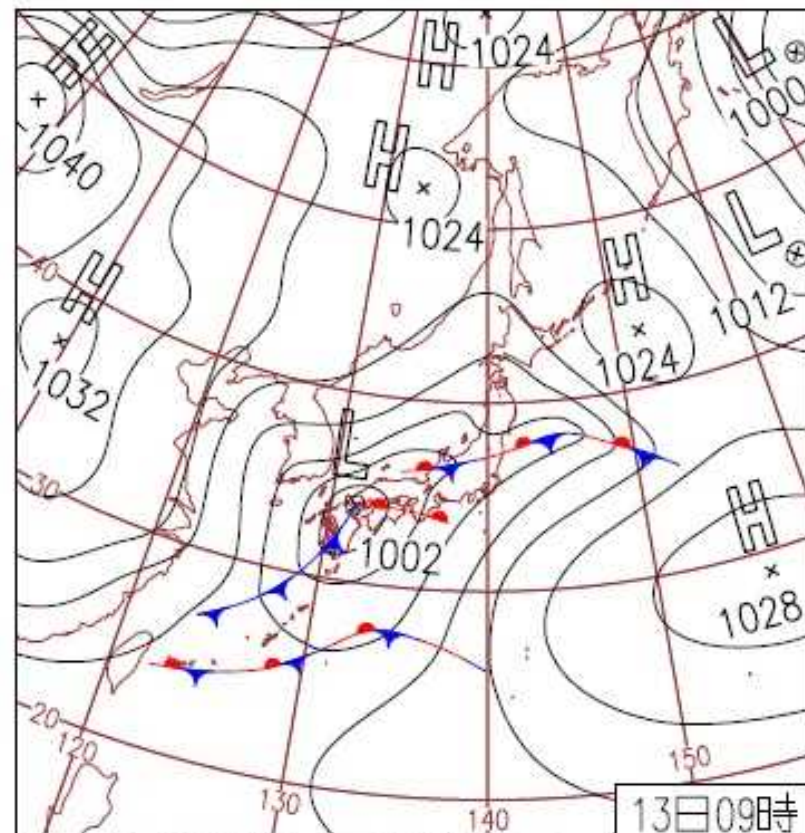


付図2 気象庁資料日々の天気図（抜粋 平成26年3月12日 09時00分、13日 09時00分）



12日(水)北陸で春一番

日本海の低気圧により東北北部を中心に雨や雪、秋田県湯沢市湯の岱で最深積雪222cm、史上1位を更新。晴れた西～東日本では日中の最高気温が平年より高く4月並。



13日(木)激しい雨と強い風

西～東日本の太平洋側を中心に激しい雨や雷。鹿児島県屋久島町小瀬田で100.5mm/1hの猛烈な雨。北海道えりも岬で最大瞬間風速37.6m/s。九州南部・奄美地方で春一番。

写真1 A船押船列の外観



写真2 A船押船列の外観（船尾）

