

船舶事故調査報告書

平成28年6月23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27年9月2日 15時00分ごろ
発生場所	千葉県銚子市 <small>いぬぼう</small> 犬吠埼南南西方沖 犬吠埼灯台から真方位209° 21.6海里付近 （概位 北緯35° 23.5′ 東経140° 39.5′）
事故の概要	押船第三十七 <small>たいよう</small> 太陽丸は、バージ第三十八太陽号を押し北東進中、第三十七太陽丸が沈没した。
事故調査の経過	平成27年9月8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 押船 第三十七太陽丸、19トン 293-30291 島根、有限会社太陽海事開発（以下「A社」という。） 14.49m×5.80m×2.04m、鋼 ディーゼル機関2基、750.22kW（合計）、平成8年1月 B バージ 第三十八太陽号、不詳 なし、A社 45.00m×18.00m×3.30m、鋼 機関なし、不詳
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 38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11年5月19日 免許証交付日 平成26年5月18日 （平成31年5月18日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	A 沈没（全損） B なし
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南西、風速 約9.6m/s、視界 良好 海象：波向 南、波高 約2m、周期 6秒 千葉県南岸及び東岸の市町村には、平成27年9月2日04時28分に波浪注意報が発表され、11時48分に強風注意報が発表された。

	<p>平成27年9月2日11時10分に関東海域北部に海上風警報（南西の風が強く、最大風速は30ノット（kn））が発表され、本事故発生時には継続されていた。</p>
<p>事故の経過</p>	<p>A船は、船長A及び乗組員2人（以下「乗組員A」及び「乗組員B」という。）ほか2人が乗り組み、船首部をB船の船尾凹部に嵌合してA船押船列を構成し、岩手県大船渡市大船渡港に向け、房総半島南東岸沖を約5～6knの対地速力で航行していた。</p> <p>A船押船列は、犬吠埼南南西方沖を北東進中、昼ごろから船長Aが当直を行い、乗組員全員がB船の居住区にいたところ、風が強くなり、うねりを受けてA船の連結用のピンが破損し、A船の船首部とB船の船尾部とが接触する衝撃が生じた。</p> <p>乗組員Aは、B船の船尾から金属が接触するような音を聞き、B船の居住区から出たところ、B船が船尾方から甲板に達する高さの波を受け、A船の船体が上下左右に動揺している状況を認めた。</p> <p>船長Aは、A船の点検のために機関室に入ったところ、破損した外板から浸水している状況を認めた。</p> <p>船長Aは、A船をB船の船尾から離し、B船の左舷側に接舷させてロープを取った後、A船の機関室への浸水量が多く、沈没すると判断してB船に移乗した。</p> <p>A社担当者は、A船が浸水しているとの連絡を船長Aから受け、海上保安庁へ本事故の発生を通報し、救助を要請した。</p> <p>A船は、その後、B船に取っていたロープが破断してB船から離れ、無人の状態に漂流した。</p> <p>船長A及び乗組員は、犬吠埼南南西方沖において、平成27年9月2日15時00分ごろ、漂流中のA船が、転覆して沈没するのを認めた。</p> <p>B船は、A社が手配した引船によりえい航され、茨城県神栖市波崎港に着いた。</p> <p>（付図1 事故発生場所概略図、付図2 沿岸波浪実況図（平成27年9月1日09時、2日09時）参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>B船の一般配置図によれば、A船とB船の嵌合方式は、B船の船尾外板に設けた溝にA船の船首両舷から油圧装置によって連結用ピンを押し当てたアーチカップルF型（無段摩擦係止式）であり、A船の乾舷はB船の乾舷より約1m低い。</p> <p>A船は、操舵室が上甲板上と上甲板上高さ約5mの位置にある上部操舵室との上下2か所に配置されており、上甲板上の開口部として操舵室の両舷に開き戸が、船尾甲板から機関室への出入口に鋼製風雨密戸が、船尾甲板上の操舵機室への出入口に鋼製風雨密小型ハッチがそれぞれ設けられていた。</p> <p>乗組員Bは、本事故当日、朝から昼ごろまでA船の上部操舵室で当</p>

	<p>直についていたが、船長Aと交替するまでうねりの波高が1 m前後であると見ていた。</p> <p>乗組員Aは、本事故後、B船の船尾から金属が接触するような音を聞いた頃からA船の機関室に浸水していたと船長Aから告げられた。</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>A 不明、B なし A あり、B なし A あり、B なし</p> <p>A船押船列は、犬吠埼南南西方沖を北東進中、A船の機関室の外板に破損を生じて浸水したことから、A船をB船から切り離した後、漂流状態となったA船が転覆して沈没したものと考えられる。</p> <p>A船押船列は、船尾方から波浪を受けて航行していたことから、A船の固定装置に過度の力が掛かり、同固定装置が破損した可能性があると考えられるが、船長Aから十分な情報を得ることができなかつたので、その状況を明らかにすることはできなかつた。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、A船押船列が、犬吠埼南南西方沖を北東進中、A船の機関室の外板に破損を生じて浸水したため、A船をB船から切り離した後、漂流状態となったA船が転覆して沈没したことにより発生したものと考えられる。</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"> ・ 気象情報を確認し、荒天が予想されるときは、早めに避難すること。

