

船舶事故調査報告書

平成28年4月21日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	乗揚（消波ブロック）
発生日時	平成27年10月22日 17時00分ごろ
発生場所	高知県奈半利港の奈半利川右岸の南岸 奈半利港西防波堤灯台から真方位326° 380m付近 （概位 北緯33° 25.3′ 東経134° 00.6′）
事故の概要	起重機船第二天将丸は、船尾の嵌合部から押船第八天将丸が離れた際、うねりに圧流されて消波ブロックに乗り揚げた。 第二天将丸は、船首及び船尾の船底左端部に破口等を生じた。
事故調査の経過	平成27年12月25日、調査を担当する主管調査官（神戸事務所）を指名 原因関係者から意見聴取実施済み
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等	A 押船 第八天将丸、19トン 282-10130高知、株式会社龍生 B 起重機船 第二天将丸、700トン なし、株式会社龍生
乗組員等に関する情報	A 船長A、一級小型・特殊・特定
負傷者	なし
損傷	A なし B 船首及び船尾の船底左端部に亀裂を伴う破口、凹損等
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南、風力 1 海象：うねり 波向南、波高約2m、潮汐 下げ潮の中央期 本事故時、高知県田野町に波浪注意報が発表されていた。
事故の経過	A船は、B船の船尾部に船首を嵌合し、B船と一体となった状態（以下「A船押船列」という。）で奈半利川河口から約300m上流で行っていた作業を終え、同河口の東方に位置する船だまりに向かうため、B船の船尾から投入していた2個の錨を巻き揚げ始めた。 A船押船列は、奈半利川河口付近に至ったところで揚錨が完了し、船首を北東方に向けて停留していたところ、南方から高さ約2mのうねりを受け、上下動するようになった。 船長Aは、A船押船列の態勢でうねりを受け続ければ、嵌合部分が外れ、A船の船首がB船の船尾の下に入り込んでしまうおそれを感じたので、連結を離してえい航する態勢にすることとした。 船長Aは、A船をB船から切り離れたところ、主機の警報音が鳴ったので、その原因を調べていてB船がうねりによって陸岸に向けて圧流されていることに気付かなかった。 船長Aは、作業中には波高が高いうねりを認めていなかった。

	<p>船長Aは、主機の警報音が冷却水系統に空気が混入したことによるものであることを本事故後に知った。</p>
分析	<p>B船は、A船との連結から切り離されて漂流状態であったことから、南方からのうねりを受け、陸岸に向けて圧流されたものと考えられる。</p> <p>船長Aは、A船をB船から切り離した際、主機の警報音が鳴り、その原因を調べていたことから、漂流状態のB船がうねりに圧流されていることに気付かなかったものと考えられる。</p> <p>船長Aは、A船押船列の態勢で停留中、南方から高さ約2mのうねりを受けて上下動するようになり、嵌合部分が外れるおそれを感じたことから、連結を離すことにしたものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、B船がA船との連結から切り離されて漂流状態であったため、南方からのうねりを受け、陸岸に向けて圧流され、消波ブロックに乗り揚げ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"> ・ 気象及び海象の情報を入手し、常にそれらの状況を把握しておくこと。