

船舶事故調査報告書

平成29年10月25日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 佐藤 雄二（部会長）
 委員 田村 兼吉
 委員 岡本 満喜子

事故種類	乗揚
発生日時	平成29年1月9日 11時40分ごろ
発生場所	北海道枝幸町乙忠部漁港 乙忠部港東防波堤灯台から真方位345°160m付近 （概位 北緯44°47.0′ 東経142°43.2′）
事故の概要	引船北斗丸は、台船（船名なし）に接近中、台船の係船索が推進器に絡んで航行不能となり、浅瀬に乗り揚げた。 北斗丸は、プロペラ翼及び舵板の曲損等を生じた。
事故調査の経過	平成29年3月17日、本事故の調査を担当する主管調査官（函館事務所）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 北斗丸、18トン 200-30187北海道、安田建設株式会社（船舶所有者）、 渋田海運株式会社（A社）（船舶借入人） 17.35m (Lr) × 4.04m × 1.53m、鋼 ディーゼル機関、603.10kW、昭和54年12月 B 台船（船名なし）、600トン なし、安田建設株式会社 30.00m × 13.00m × 2.50m、鋼 機関なし、不詳
乗組員等に関する情報	A 船長 男性 40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8年2月2日 免許証交付日 平成24年5月1日 （平成29年9月17日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	A 船底に擦過傷、プロペラ翼及び舵板に曲損等 B なし
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北、風力 2、視界 良好 海象：うねり 波向北東、波高約1.5m、潮汐 高潮期
事故の経過	A船は、船長ほか1人が乗り組み、起重機船及びB船をえい航し、平成29年1月9日11時20分ごろ乙忠部漁港北北東方1,300

	<p>m付近に到着し、船長は、起重機船を切り離して錨泊させ、起重機船の作業員2人をB船に移乗させた。</p> <p>A船は、乙忠部漁港に向け、B船をえい航して同漁港北東方930m付近を南進中、えい航索が切断したので、えい航索を取り直すこととした。</p> <p>A船は、乗組員が船尾部でえい航索を取り直す準備を行い、乙忠部漁港北東方550m付近で漂流していたB船の左舷船尾方から約3ノットの対地速力で接近し、B船の前方に出ようとしたとき、操船に当たっていた船長が船尾に衝撃を感じた。</p> <p>船長は、A船が進まなくなったので浅瀬に乗り揚げたと思い、脱出するつもりで全速力前進としたが、航行できなかった。</p> <p>船長は、右舷側の海面にロープが見えたので、推進器にロープが絡んだことに気付き、航行を断念してA社に連絡した。</p> <p>A船は、B船の船首部からロープを取って、B船に接舷した後、うねりによって乙忠部漁港東防波堤（以下「東防波堤」という。）に向かってB船と共に圧流され、11時40分ごろ、船首を南東に向けた状態で、東防波堤沖の浅瀬に乗り揚げた。</p> <p>B船は、A船と東防波堤に挟まれる形となったが、喫水が浅かったので、乗り揚げなかった。</p> <p>B船の作業員2人は東防波堤に避難し、船長及び乗組員は、A船の燃料をホースとポンプを使用して東防波堤越しに僚船の燃料タンクに移し、B船を東防波堤沖の消波ブロックに係留した後、東防波堤に避難した。</p> <p>A船及びB船は、翌日、僚船によってえい航されて乙忠部漁港内の岸壁に着岸した。</p> <p>（付図1 事故発生場所概略図、写真1 A船、写真2 B船 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>A船の喫水は、船首約0.6m、船尾約2.0mであり、また、B船の喫水は、船首尾共に約0.7mであった。</p> <p>本事故後、A船の推進器に絡んだロープは、‘B船の左舷船首側の係船索’（直径約50mm、長さ約15m、以下「本件係船索」という。）であることが判明した。</p> <p>B船は、倉口がなく、上甲板に土砂積載用の枠（船首尾方向の長さ約24.9m、船横方向の長さ約11.5m、高さ約0.7m）が設けられており、ふだん、使用しない索類は、枠の内側（以下「B船枠内」という。）に置くことで海中落下を防止していたが、本事故当時、B船枠内には、枠の高さ以上の積雪があった。</p> <p>本件係船索は、出航時には、その一端がボラードに係止された状態でB船枠内に積もった雪の上に置かれていた。</p> <p>A船がB船に接近した際、B船の船首部にいた作業員が、本件係船</p>

	<p>索が海中に落下したことに気付いて船長に手で合図をした。</p> <p>船長は、B船に接近する際、操舵室内の右舷側に立って、B船を見ながら操船していたが、本件係船索が海面に浮遊していたことも、作業員の合図にも気付かなかった。</p> <p>船長は、えい航索切断後、うねりなどでB船の甲板上が波で洗われた際に本件係船索が海中に落下したのではないかと本事故後に思った。</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>A あり、B あり</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A あり、B あり</p> <p>A船は、乙忠部漁港東方沖において、えい航索を取り直すためB船に接近中、本件係船索が推進器に絡んで航行不能となったことから、北東方からのうねりに圧流されて東防波堤沖の浅瀬に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>本件係船索は、B船枠内に置かれていたものの、枠の高さを超える積雪があったこと、うねりなどで甲板上が波で洗われる状況であったことから、海中に落下したものと考えられる。</p> <p>B船では、ふだん、索類をB船枠内に置くことで海中への落下を防止できていたことから、うねりなどで甲板上が波で洗われる状況下、本件係船索を船体構造物に固縛していなかった可能性があると考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、A船が、乙忠部漁港東方沖において、えい航索を取り直すためB船に接近中、本件係船索が推進器に絡んで航行不能となったため、北東方からのうねりに圧流されて東防波堤沖の浅瀬に乗り揚げ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"> ・ 動揺などで甲板上に置いた係船索などが海中に落下するおそれがある場合、船体構造物に固縛すること。

付図1 事故発生場所概略図

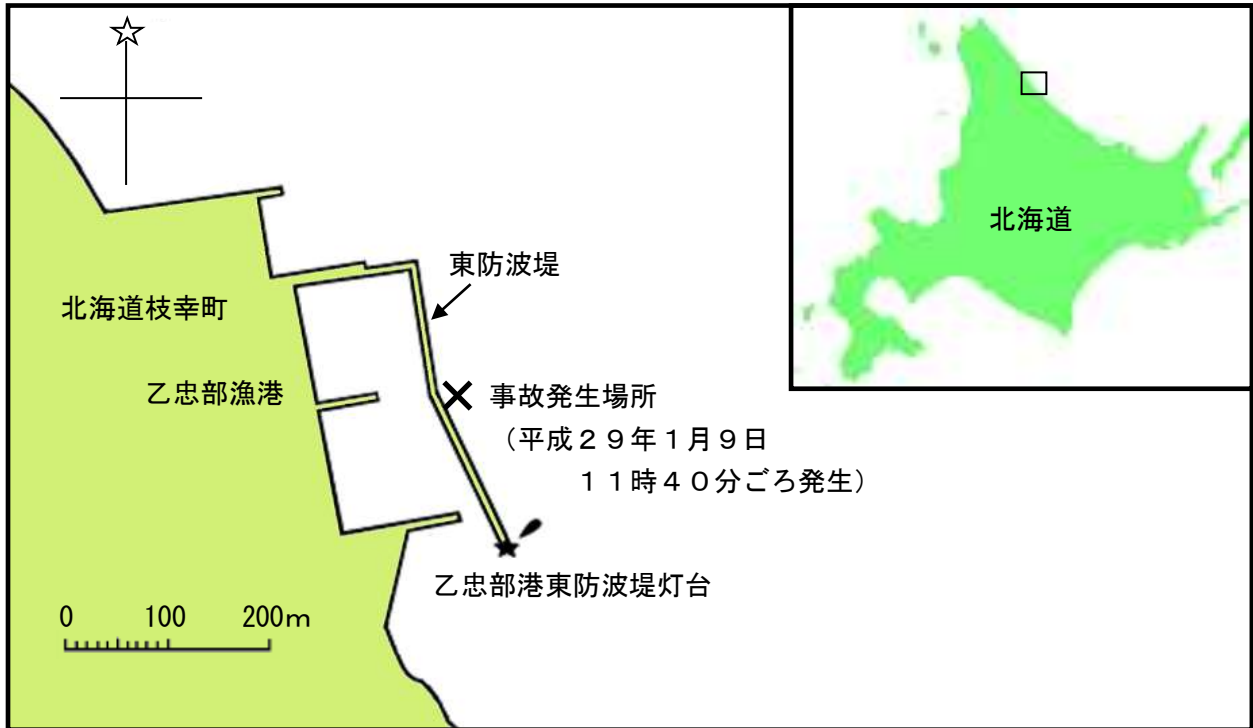


写真1 A船



写真2 B船

