

船舶事故調査報告書

平成30年2月7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

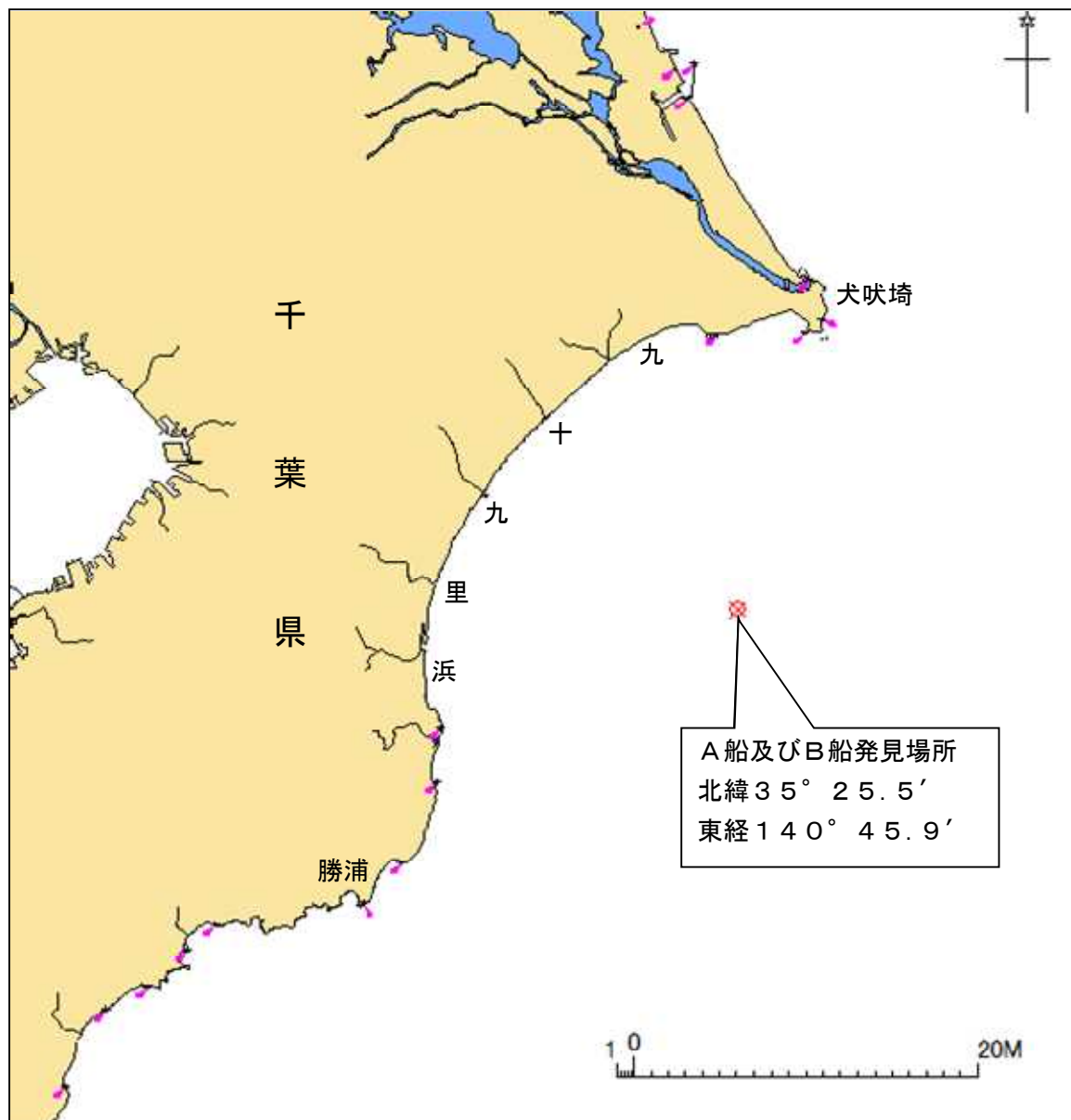
事故種類	転覆
発生日時	平成29年2月19日 09時14分ごろ
発生場所	不明（千葉県九十九里浜沖）
事故の概要	<p>引船第11光運丸は、台船621号をえい航して南西進中、第11光運丸が転覆した。</p> <p>第11光運丸は、船長及び甲板員1人が行方不明となり、甲板員1人が負傷し、機関、航海計器等に濡損を生じた。</p>
事故調査の経過	<p>平成29年2月20日、本事故の調査を担当する主管調査官（横浜事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。</p> <p>原因関係者からの意見聴取は、本人が本事故で死亡したため、行わなかった。</p>
事実情報	<p>船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等 L×B×D、船質 機関、出力、進水等</p> <p>A 引船 第11光運丸、19トン 270-41492東京、二光商運株式会社（A社） 14.00m (Lr) × 5.40m × 1.95m、鋼 ディーゼル機関2基、1,117kW（合計）、平成9年4月</p> <p>B 台船 621号、総トン数なし なし、A社 60m × 20m × 3m、鋼 機関なし、不詳</p>
乗組員等に関する情報	<p>船長 男性 65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6年7月14日 免許証交付日 平成26年4月23日 （平成31年4月29日まで有効）</p> <p>甲板員A₁ 男性 58歳 一級小型船舶操縦士 免許登録日 平成23年5月20日 免許証交付日 平成28年5月16日 （平成33年5月19日まで有効）</p> <p>甲板員A₂ 男性 48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16年5月27日</p>

	免許証交付日 平成25年5月30日 (平成31年5月26日まで有効)
死傷者等	死亡(船長、甲板員A ₁)、軽傷(甲板員A ₂)
損傷	A 機関、航海計器等に濡損 B なし
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 西北西、風力 5、視界 良好 海象：波高 約2m、水温 約14℃
事故の経過	<p>A船は、船長及び甲板員2人が乗り組み、無人のB船をえい航し、平成29年2月18日14時00分ごろ福島県いわき市小名浜港を出港して京浜港東京区に向け、約3ノットの対地速力で自動操舵により航行した。</p> <p>A社担当者は、19日06時00分ごろ船長に電話し、船長からA船が千葉県銚子市犬吠埼北方を航行しており、天候等に問題はないとの連絡を受けた。</p> <p>甲板員A₂は、07時50分ごろ航海当直の時間になったので、昇橋したところ、位置は不明であったがA船が犬吠埼を通過して南西進しており、舵輪後方の長椅子の中央部に腰を掛けて操船していた船長から引き続き操船すると告げられた。</p> <p>甲板員A₂は、A船に初めて乗船し、波が高かったため船長が操船を続けてくれるものと思い、長椅子の右舷側に腰を掛けた。</p> <p>A社担当者は、08時51分ごろ、船長から犬吠埼を通過したところ、波が高くなったとの電話連絡を受けた。</p> <p>甲板員A₂は、船長から北西の風が約10m/s、波高が約2mあると思うので気象情報を調べるように指示され、海上保安庁の沿岸域情報提供システム(MICS)の情報により、犬吠埼及び勝浦灯台の風速が約8m/sであることを船長に報告した。</p> <p>甲板員A₂は、A船が、横揺れすると共に船首が左舷側に振れながら航行し、海水が後部甲板に打ち込んで滞留している状況を認め、不安を感じていたところ、09時00分ごろ、上甲板下の船室で休息していた甲板員A₁が操舵室後方の通路に上がって来て後方を見ているのを目撃した。</p> <p>甲板員A₂は、船長が、反航船に対する操船方法を教えようとして、自動操舵装置の針路設定ダイヤルで大きく左舵を取った後、右舵を取って南西進しようとしたところ、自動操舵が効かなくなったのを聞いた。</p> <p>甲板員A₂は、船長が手動操舵に切り換えて右舵を取っていたとき、舵輪を回すのが大変そうに見えたので、一緒に舵輪を回したが、舵がすごく重いと感じた。</p> <p>甲板員A₂は、09時10分ごろ船長からA社担当者に電話するよう指示され、船長が、操舵機の油圧が原因かもしれないが自動操舵装</p>

	<p>置に不具合が生じ、舵が重いものの手動操舵により航行しており、大丈夫であるとの意向を伝えたところ、A社担当者から、安全に航行するようにとの指示を受け、船長に伝えた。</p> <p>A船は、09時14分ごろ、甲板員A₂が、引船を手配してもらうように船長に指示され、その旨A社担当者に連絡した後、間もなくして左舷側に転覆した。</p> <p>甲板員A₂は、船長と共に操舵室左舷側扉の窓を割って船外に脱出し、付近海面に浮いていたところ、離れていく船長を見失い、船底に上がって落水しないように舵のシューピース部につかまって救助を待った。</p> <p>A社担当者は、引船手配の要請を受け、直ちに海運各社に用船の打診を始めたもののなかなか業者が見つからず、断続的に乗組員3人に電話を掛けても通じなかったが、沖合を航行していて電波が入らないのだろうと思っていた。</p> <p>A社担当者は、引船の手配を終えた後、乗組員3人への連絡が一向に取れなかったので、12時15分ごろ118番通報を行った。</p> <p>A船及びB船は、13時55分ごろ海上保安庁の巡視艇に発見され、A船は、巡視船がえい航中に沈没し、後日引き揚げられて解体処分され、B船は、えい航中にえい航索が切断して漂流していたところ、1週間後、A社が手配した引船及びA社所有の引船により京浜港東京区の係留場所にえい航された。</p> <p>甲板員A₂は、海上保安庁の特殊救難隊に救助された後、病院に搬送され、低体温症及び両手の切創と診断された。</p> <p>船長及び甲板員A₁は、海上保安庁等により捜索が続けられたが、発見されずに行方不明となり、後日、死亡認定により除籍された。</p> <p>(付図1 事故発生場所概略図、付図2 A船のB船えい航状況概略図、写真1 A船 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>A船は、B船の船首部両舷に係止した長さ約30mの2本のワイヤに、シャックルを介してA船の船尾から伸ばした直径約80mm、長さ約150mのナイロン製のえい航索を繋ぎ、Y字状にえい航索を取ってB船をえい航していた。</p> <p>甲板員A₂は、船長から、波が高いときは斜め前方から波を受けて操船するように指導されていた。</p> <p>甲板員A₂は、本事故時、A船が南西進し、台船が正船尾方をまっすぐえい航されているのを視認していた。</p> <p>甲板員A₂は、A船が右舷側から横波を受けて一瞬にして転覆したものと本事故後に思った。</p> <p>甲板員A₂は、シューピース部につかまって救助を待っているとき、舵板が船首尾線上に平行であったのを視認していた。</p> <p>甲板員A₂は、長袖Tシャツ、作業ズボン及び救命胴衣を着用して</p>

	<p>おり、船長及び甲板員A₁が厚手のジャンパーを着用しているのを見掛けていた。</p> <p>A船の操舵機油圧ポンプは、左舷機の前部出力取出し軸からプーリ及びVベルトを介して駆動されていたが、引揚げ時、Vベルトがプーリから外れていた。</p> <p>A船の舵及び自動操舵装置は、平成28年3月及び11月に整備業者により整備が行われ、本事故前、正常に作動していた。</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 不明、B なし A あり、B なし</p> <p>A船は、風力5の西北西風と波高約2mの波を右舷に受ける状況下、B船をえい航して九十九里浜沖を南西進中、左舷側に傾斜して転覆したものと考えられる。</p> <p>A船は、本事故発生前、操舵機の油圧系統に不具合を生じていたことが、波を斜め前方から受けて航行しようとしていた船長の操船に影響した可能性があると考えられるが、A船が転覆に至った状況を明らかにすることはできなかった。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、A船が、風力5の西北西風と波高約2mの波を右舷に受ける状況下、B船をえい航して九十九里浜沖を南西進中、左舷側に傾斜して転覆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及び被害の軽減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"> ・航行中、気象・海象が悪化した場合は、早期に避難すること。 ・転覆のおそれがある場合などには、あらかじめ救命胴衣等の適切な着用を心掛けること。 ・長時間乗組員と連絡が取れないなどの異変が発生した際は、早期に118番通報することが望ましい。

付図1 事故発生場所概略図



付図2 A船のB船えい航状況概略図

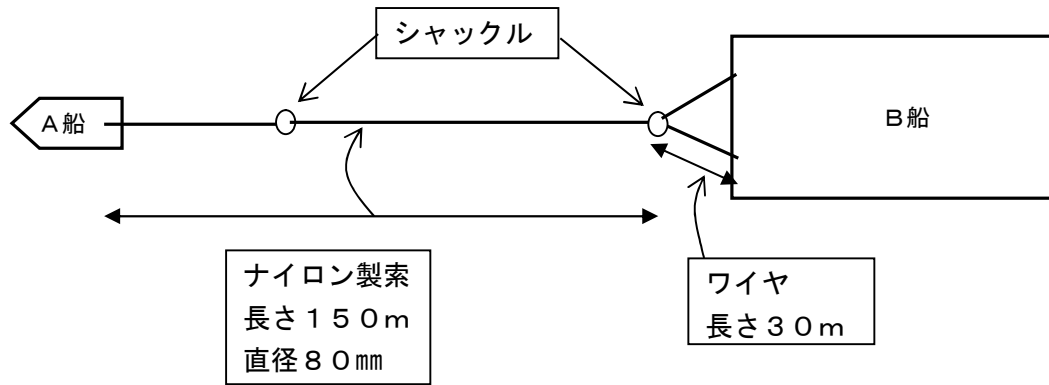


写真1 A船

