

船舶事故調査報告書

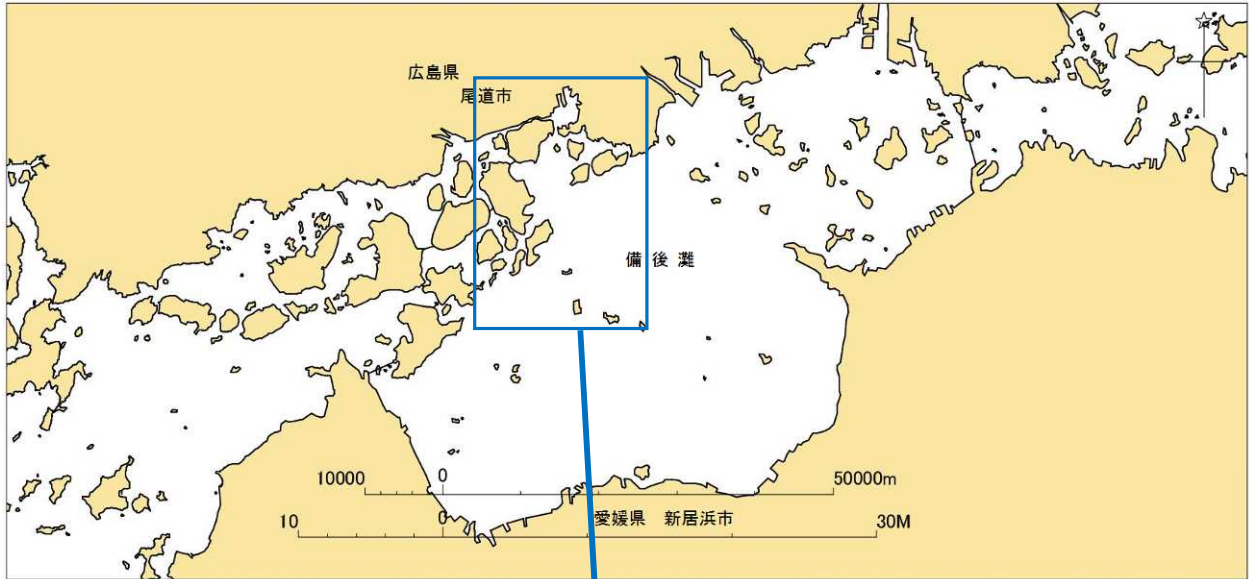
平成30年3月14日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 佐藤 雄二（部会長）
 委員 田村 兼吉
 委員 岡本 満喜子

事故種類	沈没
発生日時	平成29年3月10日 04時15分ごろ
発生場所	愛媛県上島町 ^{ゆげ} 弓削島南東方沖 高井神島灯台から真方位317° 2.9海里（M）付近 （概位 北緯34° 13.8′ 東経133° 13.7′）
事故の概要	引船とよふじは、台船 ^{ケミット} KMIT-2号をえい航して南西進中、KM IT-2号が沈没した。
事故調査の経過	平成29年3月13日、本事故の調査を担当する主管調査官（広島 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 とよふじ、19トン 273-11541広島、メイクマリン有限会社（A社） 13.89m（Lr）×5.40m×1.90m、鋼 ディーゼル機関、1,206kW、平成2年12月17日 B 台船 KMIT-2号、約80トン（排水量） なし、有限会社ケミット（B社） 28.0m×9.0m×1.5m、鋼 機関なし、不詳
乗組員等に関する情報	船長 男性 52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 昭和58年4月22日 免許証交付日 平成26年5月2日 （平成31年5月26日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	A なし B 沈没（全損）
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 西南西、風力 5、視界 良好 海象：波高 約1～1.5m、潮汐 上げ潮の初期 日出時刻：06時22分ごろ 上島町には、3月8日04時25分に強風注意報（海上で平均風速 15m/s）及び波浪注意報（有義波高1.5m）が発表され、3月10 日03時59分に解除された。

<p>事故の経過</p>	<p>A船は、船長ほか2人が乗り組み、ホッパー（じょうご型の貯蔵槽）約10個を積載した無人のB船をえい航（えい航索の長さ約40m）する引船列（以下「A船引船列」という。）を構成し、平成29年3月10日02時10分ごろ愛媛県新居浜市新居浜港に向けて広島県尾道市所在の企業の専用岸壁を出発した。</p> <p>A船引船列は、船長が操船に当たり、乗組員の1人が操船の補助として在橋し、尾道市戸崎瀬戸を通過した後、備後灘を手動操舵により約6ノットの対地速力で南進し、弓削島東岸沖で針路を南西方に転じたところ、B船の甲板上に海水が打ち上がるようになった。</p> <p>船長は、A船引船列の速力が急に落ちたので、B船を見たところ、B船が船首側から沈み始めているのを認めた。</p> <p>B船は、間もなく、えい航索のアイがB船の船首部の係船柱から外れ、04時15分ごろ船首からほぼ垂直に沈没した。</p> <p>A船は、船長がA社を経由して海上保安庁に本事故発生の通報を行った後、自力で尾道市の係留場所に戻った。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>A船引船列は、B船の船首部両舷の係船柱にえい航索のアイを止めていた。</p> <p>B船は、3月9日に別の引船で新居浜港に向けて、一旦えい航されたものの、荒天のため途中で引き返し、専用岸壁に戻っていた。</p> <p>船長は、9日の夕方、A社からB船が既に積荷を終えてえい航できる状況となっているので、えい航するよう指示され、10日01時50分ごろに尾道市にある係留場所を出発し、B船を係留している専用棧橋に向かい、同専用棧橋に到着後、B船を新居浜港にえい航する準備に取り掛かった。</p> <p>船長は、B船のえい航準備ができていることを教えられていたものの、B船の詳しい状況については知らなかった。</p> <p>B社は、ふだんB船を浮き棧橋として使用しており、依頼があると、台船として貸し出していた。</p> <p>B船は、建造から20年以上経過し、船首尾に各1個の貨物倉を設け、各ハッチの大きさは一辺が約0.7mの正方形で、コーミングの高さが約0.15mとなっていて、ハッチカバーが付いていたが、B社が時々ビルジ等を排出する作業を行っていたので、ハッチカバーが完全に閉鎖されていない状態となっていることがあった。</p> <p>B船は、出航時、船首尾が約0.5mの等喫水であった。</p> <p>船長は、B船を係留している専用岸壁に到着後、出航するまでの間、B船のハッチカバーの閉鎖状態等を点検していなかった。</p> <p>船長は、9日の夜にテレビの気象情報を入手していたものの、強風注意報及び波浪注意報が発表されていることを承知していなかった。</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 なし A なし、B 不明 A なし、B あり</p> <p>A 船引船列は、B 船の甲板上に海水が打ち上がる状況下、弓削島南東方沖を南西進中、B 船が沈没したものと考えられる。</p> <p>B 船は、ふだん浮き棧橋として使用されており、B 社が時々ビルジ等を排出する作業を行っていたことから、甲板上に打ち上がった海水が完全に閉鎖されていなかった船首部のハッチから倉内に流入した可能性があると考えられる。</p> <p>船長は、3月9日の夕方にB 船のえい航を指示されたこと、B 社が浮き棧橋として使用しているB 船から時々ビルジを排出していることを知らなかったこと、強風及び波浪注意報が発表されていることを知らなかったこと、A 船の係留場所を出発してから20分後にB 船のえい航を開始していることから、B 船のえい航を開始する前にB 船のハッチカバーの閉鎖状態等を点検し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、夜間、B 船の甲板上に海水が打ち上がる状況下、A 船引船列が、弓削島南東方沖を南西進中、B 船が沈没したものと考えられる。</p> <p>B 船は、甲板上に打ち上がった海水が完全に閉鎖されていなかった船首部のハッチから倉内に流入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"> ・発航前には、開口部の閉鎖状態等を確認し、^{たん}堪航性を保持すること。

付図1 事故発生経過概略図



拡大図

