

船舶事故調査報告書

令和元年12月18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30年12月13日 15時10分ごろ
発生場所	愛知県名古屋港第4区（金城ふ頭西側海面） 名古屋港高潮防波堤中央堤西灯台から真方位051° 2.47海里（M）付近 （概位 北緯35°02.1′ 東経136°50.5′）
事故の概要	作業船さちかぜは、北進中、転覆した。 さちかぜは、船外機の濡損等を生じた。
事故調査の経過	平成30年12月18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	作業船 さちかぜ、2.7トン 243-40176愛知、名古屋港管理組合 7.99m (Lr) × 2.29m × 0.85m、FRP ガソリン機関（船外機）、84.60kW、平成26年8月
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 平成4年10月1日 免許証交付日 平成26年3月25日 （平成31年3月24日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	船外機に濡損、船室ドアに破損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北西、風力 2、視界 良好 海象：波向 南、波高 約0.2～0.3m、潮汐 下げ潮の末期
事故の経過	本船は、船長ほか1人が乗り組み、名古屋港のPR映像を撮影するスタッフ（以下「同乗者」という。）5人を乗せ、同乗者が同港の映像を撮影する目的で、平成30年12月13日13時00分ごろ名古屋港第1区所在のガーデンふ頭を出発し、名古屋港内を移動した。 本船は、船長及び乗組員が操舵室内前部の操縦席に腰を掛けた姿勢で見張りとお操縦に当たり、同乗者2人が操縦席後方の両舷に設置されたベンチにそれぞれ腰を掛け、同乗者3人が後部甲板に立った姿勢で待機し、金城ふ頭西方沖を約7～8ノット（kn）の速力（対地速力、

	<p>以下同じ。)で北進した。</p> <p>船長は、船首方に先行する他船によって発生した波高約1mの引き波(以下、「本件引き波」という。)を発見して監視を始め、本船が本件引き波に接近していることに気付いた。</p> <p>本船は、船長が本件引き波を追い越すつもりで約7~8knの速力を保って航行を続け、15時10分ごろ、本件引き波に追いついて本件引き波の頂上に乗った直後、船首が右方に振られて船体が本件引き波に対して横向きとなり、左舷側に傾いた。</p> <p>船長は、本船を原針路に戻すつもりで左舵一杯を取って機関の回転数を一杯に上げた。</p> <p>その直後、本船は左舷側に大きく傾斜した。</p> <p>本船は、操縦席後方の左舷側ベンチに腰を掛けていた同乗者が船体の左舷傾斜を軽減するつもりで右舷側に移動したものの、効果が得られず、船体そのまま左舷側に横倒しの状態となった。</p> <p>本船は、乗組員の誘導により同乗者全員が船外に脱出した後、左舷側に転覆し、船底を海面上に出して浮いた状態となった。</p> <p>船長は、本船の操舵室に閉じ込められ、操舵室に流入する海水に体を押されて身動きが取れずにいたが、その後、海水の流入が止まったのを認め、救命胴衣の浮力を利用して海面上に顔を出した姿勢を保ちながら操舵室内の床を伝って船尾側の出入口に移動し、船外に脱出した。</p> <p>同乗者の1人は通り掛かったプレジャーボートに、また、船長、乗組員及び同乗者4人は通り掛かったタグボートにそれぞれ救助されて金城ふ頭に上陸した。</p> <p>本船は、船長等を救助したタグボートにより金城ふ頭までえい航された後、同ふ頭に係留された。</p> <p>(付図1 事故発生場所概略図、写真1 本船、写真2 転覆した状態の本船 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長は、平成26年4月から本船の船長職に就いていた。</p> <p>船長は、過去に波高1mを超える引き波を乗り越えたことがあったので、本件引き波を無事に追い越すことができると思った。</p> <p>本船は、本事故当時、半滑走(ハンプ)状態で航行していた。</p> <p>船長は、本件引き波の波高が本船の大きさに対してやや過大だったので、無理に追い越さなければ、本事故を避けることができたと思事後に思った。</p> <p>本船は、乗船者全員が救命胴衣を着用していた。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象の関与</p>	<p>あり</p> <p>なし</p> <p>あり</p>

<p>判明した事項の解析</p>	<p>本船は、名古屋港第4区を北進中、船長が、船首方に本件引き波を認め、本件引き波を追い越すことができると思い、本件引き波の頂上に乗ったことから、船体がバランスを崩し、船首を右方に振って左舷側に傾斜し、船長が原針路に戻すつもりで左舵一杯を取って機関の回転数を一杯に上げた直後、左舷への傾斜が増大して転覆したものと考えられる。</p> <p>船長は、過去に波高1mを超える引き波を乗り越えた経験があったことから、本件引き波を無事に追い越すことができると思ったものと考えられる。</p> <p>本船は、半滑走状態で航行し、左舷に傾斜している状況下、船長が左舵一杯を取って機関の回転数を一杯に上げたことから、滑走型艇の旋回時特性（内方傾斜）により旋回側である左舷への傾斜が増大した可能性があると考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、名古屋港第4区を北進中、本件引き波の頂上に乗ったため、船体がバランスを崩し、船首を右方に振って左舷に大きく傾斜して転覆したものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</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"> ・大きな引き波は無理に追い越さないこと。 ・引き波を追い越す場合は、引き波に対して船の向きを直角に保ち、速力調整を慎重に行いながら速やかに追い越すこと。

付図1 事故発生場所概略図

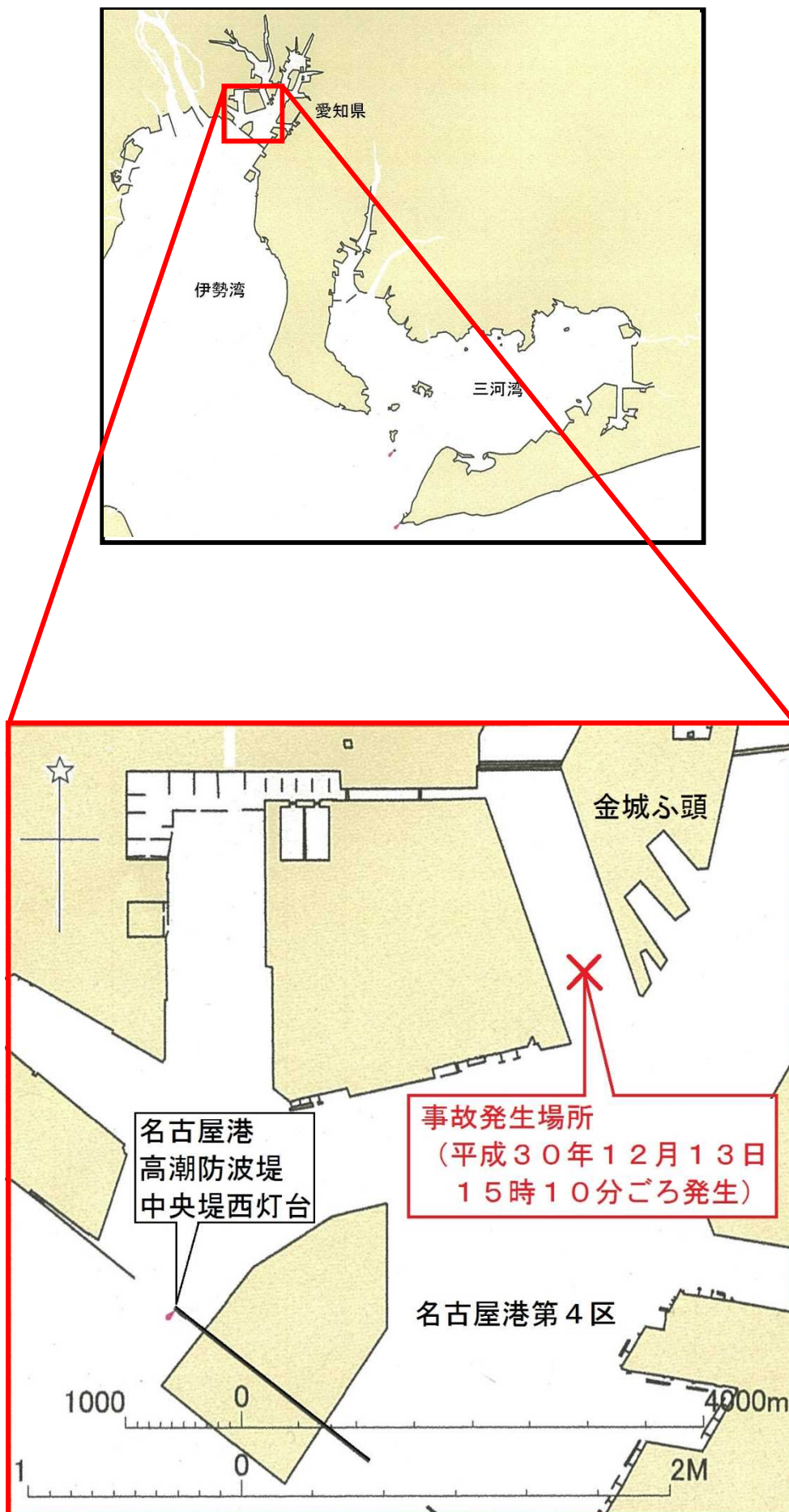


写真1 本船



写真2 転覆した状態の本船

