

船舶事故調査報告書

令和2年10月28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	令和元年10月3日 02時50分ごろ
発生場所	兵庫県姫路市院下島西方沖 小磯灯標から真方位348° 5.0海里（M）付近 （概位 北緯34° 38.3′ 東経134° 22.0′）
事故の概要	引船第八大千丸は、はしけ大508をえい航して東進中、大508が転覆して沈没した。 大508は、作業員1人が死亡し、船体は全損した。
事故調査の経過	令和元年10月4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 第八大千丸、19トン 260-46020香川、有限会社大野海運 16.55m×5.00m×1.95m、鋼 ディーゼル機関、735.5kW、平成20年8月 B はしけ 大508、総トン数不詳 なし、株式会社宮地サルベージ 40.00m×8.50m×3.50m、鋼 機関なし、昭和61年（建造年）
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 69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59年10月30日 免許証交付日 平成30年11月26日 （令和6年10月29日まで有効） B 作業員B 男性 62歳
死傷者等	死亡 1人（作業員B）
損傷	A なし B 全損（付近海域で沈没し、引揚後、解体処分）
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 南南東、風力 5、視界 良好 海象：波向 南南東、波高 約1.5m、潮汐 下げ潮の初期 香川県小豆島町には、令和元年10月2日08時51分に強風及び波浪注意報が発表され、本事故当時も継続中であった。

<p>事故の経過</p>	<p>A船は、船長Aが1人で乗り組み、スクラップ約600tを積載したB船に作業員Bを乗せて、A船の船尾から約62mのえい航索（2本）で繋いで引船列（以下「A船引船列」という。）を構成し、令和元年10月2日15時05分ごろ姫路市姫路港に向けて愛媛県新居浜市新居浜港を出港した。</p> <p>船長Aは、出港時、強風及び波浪注意報が発表されていたことを知っていたが、瀬戸内海であり波の影響は少なく、航行できると思っていた。</p> <p>A船引船列は、法定灯火を表示し、船長Aがレーダー及びGPSプロッターを起動して単独で操船にあたり、宇高西航路を過ぎたところで、備讃瀬戸東航路の北側航路外に出て、小豆島北方沖に向けて北東進した。</p> <p>A船引船列は、3日01時25分ごろ小豆島北方沖を約5.5ノットの対地速力で北東進中、船長Aが、それほど波浪の影響がないと思い、07時00分ごろ姫路港に入港予定であったので、そのまま姫路港に向けて航行を続けた。</p> <p>A船引船列は、小豆島北東端の金ヶ崎の北西方沖あたりから風浪を強く受けるようになり、02時00分ごろ金ヶ崎北西方沖で、風浪を右舷正横付近から受けることのないよう、左転して北北東の針路として、同じ速力で航行した。</p> <p>A船引船列は、船長Aが、播磨灘北航路第5号灯浮標を通過した02時25分ごろ、風浪が強いたので院下島の陰に向かおうと右転して東進し、同じ速力で続航した。</p> <p>船長Aは、同じ速力のまま東進していたところ、02時50分ごろB船に点灯していた簡易標識灯が見えなくなったので、B船の発電機が停止したのかと思い、減速して航行していたところ、えい航索が海中に入っていたのを認めて異常に気付き、UターンしてB船に向かったところ、海中に赤い船体が見えたので、B船が転覆したことを知った。</p> <p>船長Aは、03時06分ごろ海上保安庁に本事故発生の通報を行い、えい航索を切断して作業員Bの捜索を行ったが、発見できなかったため、B船のところに戻り、見失わないようにしていた。</p> <p>B船は、漂流し、岡山県千種川河口の南方沖に着座した。</p> <p>作業員Bは、海上保安庁により捜索が行われたものの、行方不明となり、11日小豆島北部海岸に漂着しているところを発見され、溺死と検案された。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図、写真1 A船（船首方より撮影）、写真2 B船（船首方より撮影）、写真3 B船（船尾方より撮影）、写真4 B船（倉内の状況） 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>A船の喫水は、船首約1.0m、船尾約2.8mであった</p>

	<p>B船は、金属スクラップを上甲板下約60cmまでの倉内にほぼフラットに積載しており、喫水は、船首約2.5m、船尾約3.0m（計算値）であった。</p> <p>B船は、通常、スクラップを約400～600t積載しており、約600tが最大の積載量であった。</p> <p>B船には、ハッチカバーがなく、ハッチコーミングの高さが約1.5mであった。</p> <p>船長Aは、A船の船長をこれまでに約8年間行っており、B船のえい航を十数回行った経験があった。</p> <p>船長Aは、姫路港に07時00分に到着する旨の連絡をしており、遅れないように無理をして航行したが、風浪が強かったので、小豆島の北方沖で避泊すれば良かったと本事故後に思った。</p> <p>船長Aは、夜間でB船の状態が見えなかったため、どのようにしてB船が転覆したのかは分からなかった。</p> <p>船長Aは、航海中、作業員Bと連絡を取っていなかったため、本事故発生前、作業員Bが何をしていたのか分からなかった。</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 不明 A なし、B 不明 A あり、B あり</p> <p>A船引船列は、強風波浪注意報が発表されて南南東からの波高約1.5mの状況下、船長Aが院下島方面に向けて東進し、右舷側から波浪を受けるようになったことから、えい航中のハッチカバーが装備されていないB船が浸水し、転覆して沈没したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、姫路港入港予定時刻の3日07時00分に間に合わせようとして、高い波浪を右舷正横に受けながら院下島方面に向けて東進を続けたものと考えられる。</p> <p>B船が転覆した状況については、目撃者がおらず、明らかにすることは出来なかった。</p> <p>B船は、ハッチカバーが装備されておらず、船倉内に隔壁がないことから、荒天時にハッチコーミングを越えて海水が入れば転覆しやすい構造であった。</p> <p>作業員Bの死因は、溺死であった。</p> <p>作業員Bは、落水して溺死したものと考えられるが、目撃者がおらず、これらの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、夜間、強風波浪注意報が発表されて南南東からの波高約1.5mの状況下、船長Aが院下島方面に向けて東進し、A船引船列が右舷側から波浪を受けるようになったため、えい航中のハッチカバーが装備されていないB船が浸水し、転覆して沈没したものと考えられる。</p>

再発防止策	<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">・ 船長は、出港前に荒天が予測される場合には、荒天に遭遇することのないよう出港時刻を調整すること、また、航行中に荒天が予測される場合には、風浪を避けることができる海域で避泊すること。・ はしけには、荒天時に備えて、ハッチカバーを積載しておくことが望ましい。
--------------	---

付図1 事故発生経過概略図

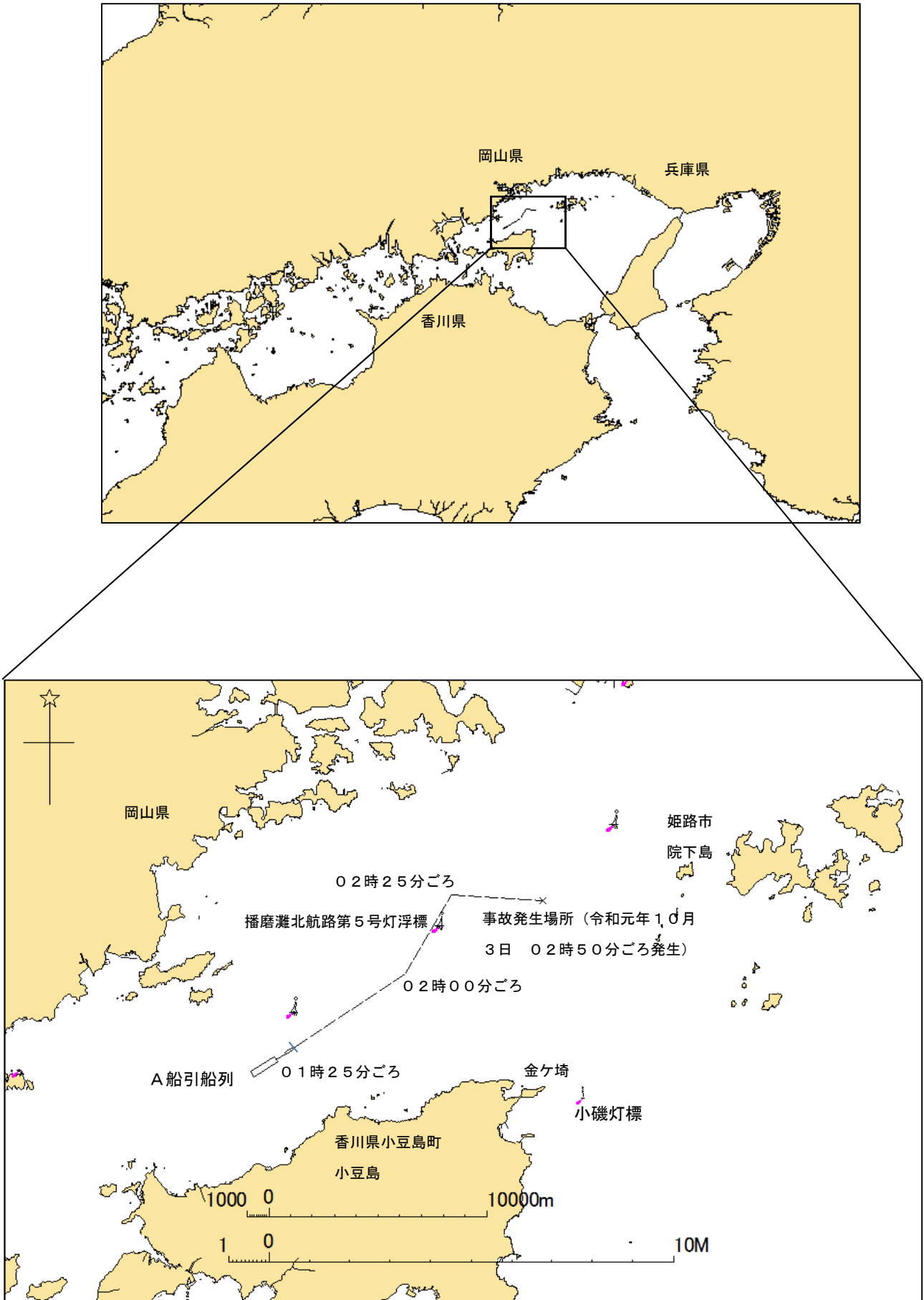


写真1 A船（船首方より撮影）



写真2 B船（船首方より撮影）



写真3 B船（船尾方より撮影）



写真4 B船（倉内の状況）

