

船舶事故調査報告書

令和5年9月1日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	転覆
発生日時	令和4年5月18日 08時25分ごろ
発生場所	東京都芝浦ふ頭東方沖 晴海信号所から真方位240° 1,170m付近 (概位 北緯35°38.5′ 東経139°45.7′)
事故の概要	作業船第十六どき丸は、北進中、転覆した。
事故調査の経過	令和4年6月14日、主管調査官（横浜事務所）を指名 原因関係者から意見聴取手続実施済
事実情報	
船種船名、総トン数	作業船 第十六どき丸、3.9トン
船舶番号、船舶所有者等	260-49658東京、株式会社どき
乗組員等に関する情報	船長、一級小型・特殊・特定
負傷者	なし
損傷	主機等に濡損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北北西、風速 約1.6m/s、視界 良好 海象：海上 平穏
事故の経過	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、建設発生土を空船の土運船に積載する目的で、えい航船及び土運船を、それぞれえい航索で繋いだ引き船列を構成し、前部甲板のウィンチのドラムに巻かれた二股となったえい航索が、前部甲板上のビットから後部甲板上のビットを介して土運船の船尾部両端のビットにそれぞれ繋いで最後尾に配置され、京浜港東京区日の出ふ頭に向け、同港東京区品川ふ頭を出航した。</p> <p>船長は、主機を中立運転とし、芝浦ふ頭の東方海域を約4ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で北進中、後方を見たところ、他の船舶を見掛けなかった。その後、操舵室内で前方の土運船及びえい航索の状態に注意を向けながら見張りを行っていたところ、左舷正横方に約12knで本船を追い越していく船舶に気付いた。</p> <p>本船は、当該船舶による波高約0.6mの引き波によりえい航索で繋いだ前方の土運船が右舷側に振れ、右舷側のえい航索が引っ張られて緊張し、右舷側に傾斜して船尾部に海水が流入し、転覆した。</p> <p>一方、船長は、前部甲板上のウィンチに向かい、緊張した右舷側のえい航索を緩めようとし、ウィンチの操作レバーを操作しようとしたところ、本船が転覆して落水した。</p> <p>船長は、本船にしがみついていたところ、付近を航行していた船舶に救助された。</p> <p>本船は、狭い航路を航行する際、土運船の動きを制御する目的で、最後尾に配置され、狭い航路に入航する前に引き船列を構成するの</p>

	<p>時間を要するので、本事故当時、出港したときからえい航船、土運船及び本船の順に引き船列を構成していた。</p>
分析	<p>本船は、えい航船及び土運船の順に繋がれた引き船列の最後尾でえい航されていたことから、芝浦ふ頭の東方海域を北進中、左舷正横を通過していく船舶の引き波を受け、土運船が右舷側に振れ、右舷側に取りついていたえい航索が緊張し、右舷側に傾斜して船尾部に海水が流入し、転覆したものと考えられる。</p> <p>本船は、狭い航路に入航する前にえい航船、土運船及び本船と引き船列を構成するのに時間を要することから、出港したときから引き船列が構成され、最後尾に配置されていたものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、本船が、えい航船及び土運船の順に繋がれた引き船列の最後尾でえい航されていたため、芝浦ふ頭の東方海域を北進中、左舷正横を通過していく船舶の引き波を受け、土運船が右舷側に振れ、右舷側に取りついていたえい航索が緊張し、右舷側に傾斜して船尾部に海水が流入し、転覆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、引き波等を考慮した上でえい航する場所を選ぶこと。 ・ 船長は、他船を追い越して航行する場合、減速して引き波の影響を軽減するよう努めること。