

船舶事故調査報告書

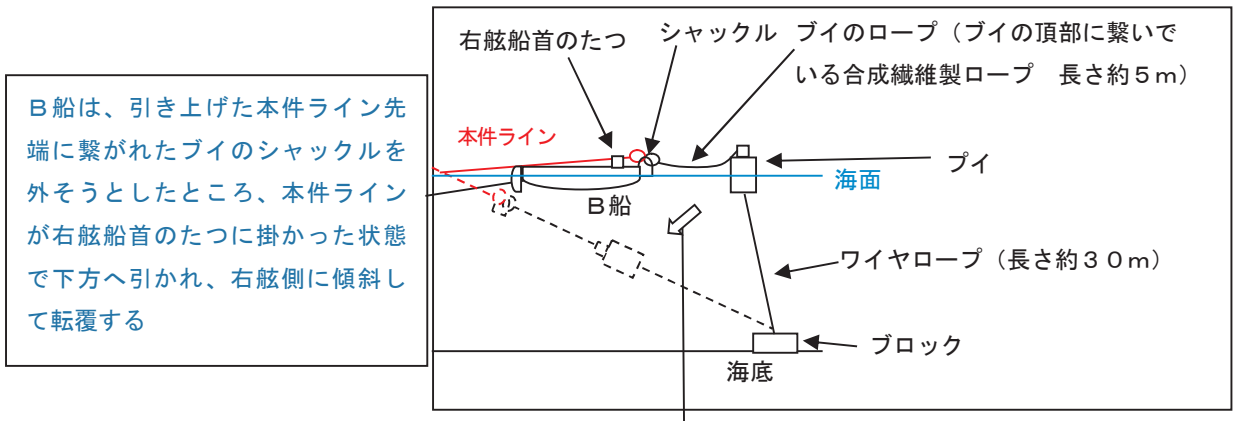
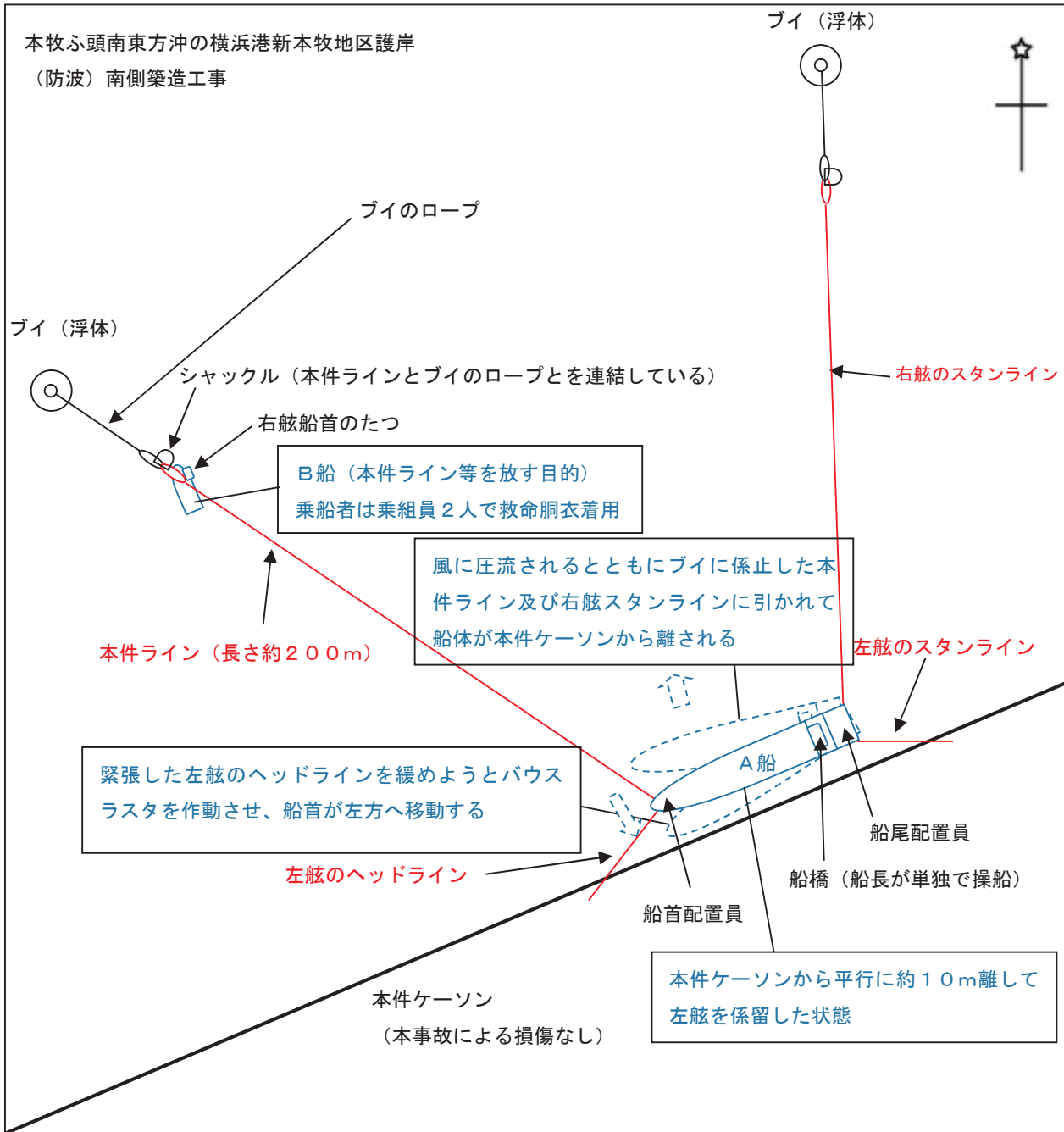
令和6年3月27日  
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

|                                  |  |
|----------------------------------|--|
| 事故種類                             | 転覆   |
| 発生日時                             | 令和5年7月25日 14時40分ごろ   |
| 発生場所                             | 京浜港横浜第5区<br>横浜本牧防波堤灯台から真方位160° 1.2海里付近<br>(概位 北緯35° 25.5′ 東経139° 41.8′)  |
| 事故の概要                            | 作業船第五宝祥丸は、石材砂利運搬船第五宝祥丸の出航支援作業中、転覆した。   |
| 事故調査の経過                          | 令和5年7月26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<br>船種船名、総トン数<br>船舶番号、船舶所有者等 | A 石材砂利運搬船 第五宝祥丸、499トン<br>144232、宝祥海運建設株式会社（A社）<br>B 作業船（A船搭載船） 第五宝祥丸、2.4トン<br>271-40208兵庫、A社   |
| 乗組員等に関する情報                       | A 船長、五級（航海）<br>B 機関長、四級（機関）、一級小型・特殊・特定   |
| 負傷者                              | なし   |
| 損傷                               | A 左舷船首外板に凹損等<br>B 機関に濡損  |
| 気象・海象                            | 気象：天気 晴れ、風向 南南東、風力 2、視界 良好<br>海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の末期   |
| 事故の経過                            | <p>A船は、船長及び機関長ほか4人が乗り組み、本牧ふ頭南東方沖の工事現場に設置されたケーソン（以下「本件ケーソン」という。）から平行に離し、左舷を係留した状態で捨石作業を終え、B船に機関長ほか1人を移乗させ、船長が船橋で操船に、他の乗組員が船首尾の配置にそれぞれつき、出航準備作業を開始した。</p> <p>A船は、本件ケーソンに係留するとき、海面に降ろしたB船が右舷のヘッドライン（以下「本件ライン」という。）等と右舷方にあるそれぞれのブイのロープとを連結する作業を行った。</p> <p>A船は、本件ケーソンに係止した左舷のヘッドライン等を緩めようと繰り出したところ、左舷方からの風に圧流されるとともにブイに係止した本件ライン等に引かれて本件ケーソンから離されたので、船長が緊張した左舷のヘッドラインを緩めようとバウスラストを左方に作動させ、船首が左方へ移動し始めた。</p> <p>船長は、左舷のヘッドラインが放されたことを認め、短時間であれば船橋を離れても支障がないと思い、工事現場の旗を掲げようと船橋から離れた。</p> |

|                     |   |
|---------------------|---|
|                     | <p>A船の船首配置の乗組員は、本件ラインを繰り出して緩めていたところ、船首が徐々に本件ケーソンに接近するのを見て、船首の移動を止めようと本件ラインを巻き上げた。</p> <p>B船は、緩んだ本件ラインに接近し、本件ラインを引き上げていたところ、本件ラインが右舷船首のたつに掛かった状態で下方に引かれ、右舷側に傾斜して転覆した。</p> <p>船長は、旗を掲揚し終えたとき、A船の船首が本件ケーソンの至近に迫っているのを認め、船橋に移動してバウスラストを左方に作動させたままであることに気付いた直後、A船の左舷船首が本件ケーソンに接触した。</p> <p>A船は、海に投げ出された乗組員2人を救助するとともにB船を回収し、出航作業を終え、事後の対応に当たり、錨地まで航行を続けた後、船長が元請会社担当者を経由して海上保安庁に本事故の発生を通報した。</p> <p>船長は、船橋を離れる前、バウスラストを中立にしたと思い込んでいたが、操作状況を確認していなかった。</p> <p>A船及びB船は、作業状況を確認し合うトランシーバ等の連絡手段がなかった。</p> <p>ブイは、海底のブロックとワイヤロープで連結されていた。</p> <p>(付図1 A船の出航作業の状況図(イメージ図) 参照)</p> |
| <p><b>分析</b></p>    | <p>A船は、本件ケーソンに係留した状態で出航作業中、船長が、緊張した左舷のヘッドラインを緩めようとバウスラストを左方に作動させ、そのまま船橋を離れたことから、船首が本件ケーソンに接近し、船首配置の乗組員が接近を止めようと本件ラインを巻き上げたところ、本件ラインを引き上げていたB船が、本件ラインとともに下方へ引かれ、転覆したものと考えられる。</p> <p>船長は、船橋から離れる前、バウスラストを中立にしたと思い込み、また、短時間なら船橋を離れても支障ないと思っていたものと考えられる。</p>   |
| <p><b>原因</b></p>    | <p>本事故は、A船が、本件ケーソンに係留した状態で出航作業中、船長が、緊張した左舷のヘッドラインを緩めようとバウスラストを左方に作動させ、そのまま船橋を離れたため、船首が本件ケーソンに接近し、船首配置の乗組員が接近を止めようと本件ラインを巻き上げたところ、本件ラインを引き上げていたB船が、本件ラインとともに下方へ引かれ、転覆したものと考えられる。</p>   |
| <p><b>再発防止策</b></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"> <li>・船長は、操船中、船橋を無人としないこと。</li> <li>・船長は、出航作業中、バウスラスト、舵や主機のテレグラフの操作状況を把握すること。</li> </ul>  |

- |  |  |
|--|--|
|  | <ul style="list-style-type: none"><li>・ 船舶所有者は、船舶と船舶から降ろした搭載船との間で作業状況を報告できるようトランシーバを搭載することが望ましい。</li></ul> |
|--|--|

付図1 A船の出航作業の状況図（イメージ図）



B船は、引き上げた本件ライン先端に繋がれたブイのシャックルを外そうとしたところ、本件ラインが右舷船首のたつに掛かった状態で下方へ引かれ、右舷側に傾斜して転覆する

船首配置員は、船首の移動を止めようとブイに繋がれた本件ラインを巻き上げる

アンカーブイは、船舶に係留した場合、船舶の係留索とワイヤロープ等が緊張して海面下に沈むようになっている