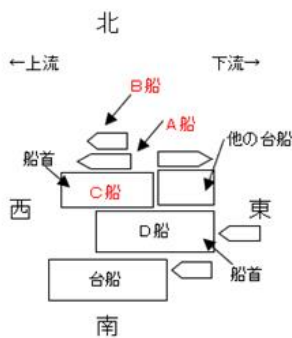
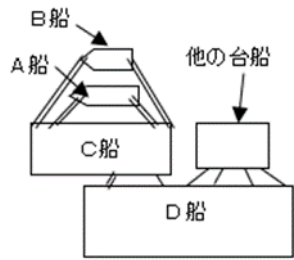


船舶事故調査報告書

令和6年7月24日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	乗揚
発生日時	令和6年1月27日 21時30分ごろ（発見時刻）
発生場所	銚子港（利根川河口付近） 銚子港一ノ島灯台から真方位204°600m付近 （概位 北緯35°44.6′ 東経140°51.2′）
事故の概要	作業船第八常陸丸、作業船第一常陸丸及び台船DB518は、係留中、係留ロープが破断し、漂流して利根川河口の浅所に乗り揚げた。
事故調査の経過	令和6年1月31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 船舶番号、船舶所有者等	A 作業船 第八常陸丸、15トン 232-15906茨城、三国屋建設株式会社（A社） B 作業船 第一常陸丸、6.1トン 260-46508茨城、A社 C 台船 DB518、500トン なし、A社
乗組員等に関する情報	船長A、一級小型・特殊・特定 船長B、二級小型
負傷者	なし
損傷	A 左舷船底及び左舷舷側に凹損及び擦過傷等 B 船底キールに凹損及び擦過傷等 C 船尾船底に凹損等
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北北西、風速 約4m/s、視界 良好 海象：うねり 波向北東、波高約2m、潮汐 下げ潮の末期 銚子市には、1月27日15時51分に波浪注意報が発表され、本事故当時も継続中であった。
事故の経過	A船は、船長Aが1人で乗り組み、B船は、船長Bが1人で乗り組み、係留作業を行っていた。 A船、B船及びC船は、船首を東方に向けたクレーン台船（以下「D船」という。）の左舷側にC船、A船及びB船の順に横列になり、船首を西方に向けて左舷着けし、無人の状態に係留を開始した。 D船の左舷側には、C船と他の台船が縦列に係留していた。 A社担当者は、係留状況を確認に行ったところ、C船をD船に係留していた全ての係留ロープが破断し、A船、B船及びC船（以下「C船等」という。）が一団となって漂流していたのを認め、その後陸上から浅所に乗り揚げていたC船等を発見した。 C船等は、後日、A社所有の作業船により、浅所から引き出され



 <p>The diagram illustrates the spatial arrangement of the vessels involved in the incident. Ship C is positioned centrally. Above it are ships A and B. Below it is ship D. To the right of ship C are other barges. Arrows point from the labels to the corresponding vessels.</p>	<p>た。</p> <p>A船及びB船は、本事故当日、船首尾からC船に係留ロープを2本ずつ取っていた。</p> <p>C船は、ふだん船首部及び船尾部から1本ずつ係留ロープを取っていたが、本事故当日は波浪注意報が発表されていたので、左舷中央部の係留ロープを2本、左舷船尾部から係留ロープ1本を取っていた。</p> <p>A社担当者は、D船にC船と他の台船に係留していたが、D船の船体からC船の船体がはみ出し、C船の船首部からD船に係留ロープが取れない状態で係留しており、うねり等を受けたC船の船体動揺により係留ロープが破断したので、D船に係留する台船を1隻にすれば良かったと本事故後に思った。</p> <p>本事故発生場所付近は、利根川河口付近であり、うねり等の影響を受けやすい流域であった。</p> <p>A船の喫水は、船首約1.0m、船尾約1.8mであった。</p> <p>B船の喫水は、船首約0.5m、船尾約1.5mであった。</p> <p>C船の喫水は、船首尾共に約0.75mであった。</p>
<p>分析</p>	<p>C船等は、波浪注意報が発表されている状況下、うねり等を受ける状況で係留中、C船の船首部がD船の船体からはみ出して係留し、同部からD船に係留ロープが取れない状態で係留を続けていたことから、C船の船体動揺により係留ロープが破断し、漂流して浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>C船等は、波浪注意報が発表されている状況下、うねり等を受ける状況で係留中、C船をD船に係留するに当たり、D船の船体からC船の船体がはみ出し、C船の船首部からD船に係留ロープが取れない状態で係留を続けていたことから、C船の船体動揺により係留ロープが破断し、漂流して浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、C船等が、波浪注意報が発表されている状況下、うねり等を受ける状況で係留中、C船の船首部がD船の船体からはみ出して係留し、同部からD船に係留ロープが取れない状態で係留を続けていたため、C船の船体動揺により係留ロープが破断し、漂流して浅所に乗り揚げ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"> ・船長は、うねり等を受ける状況で係留する際、船首部及び船尾部から確実に係留ロープを取ること。