

船舶事故調査報告書

平成25年5月9日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委員 横山 鐵 男（部会長）

委員 庄 司 邦 昭

委員 根 本 美 奈

事故種類	転覆
発生日時	平成24年10月16日 15時00分ごろ
発生場所	福島県南相馬市太田川河口北方沖 南相馬市所在の東北電力原町火力発電所専用港北防波堤灯台から真方位189°3.8海里（M）付近 （概位 北緯37°36.1′ 東経141°01.6′）
事故調査の経過	平成24年10月18日、本事故の調査を担当する主管調査官（仙台事務所）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 ふくけん、5トン未満 210-42673福島、株式会社福建コンサルタント 5.32m（Lr）×1.78m×0.65m、FRP ガソリン機関、29.42kW、平成8年6月14日（新造）
乗組員等に関する情報	船長 男性 55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17年1月7日 免許証交付日 平成21年12月14日 （平成27年1月6日まで有効）
死傷者等	軽傷 1人（船長）
損傷	船外機のエンジンカバー破損
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、作業員1人を乗せ、太田川河口北方沖を「GPS及び精密音響測深機による深淺測量」（以下「測量作業」という。）を行いながら、3～4ノットの対地速力で船外機を後進にかけて西進していた。 船長は、船尾で船外機を操縦し、作業員は、船体中央で測量作業を行っていた。 船長は、船首方で高波が発生しているのを見て船外機を前進にかけ、最初の高波を乗り越え、続いて来る波頭の崩れた高波を避けるため、本船を波頭の崩れていない波の方へ向けようとして左舵を取ったところ、平成24年10月16日15時00分ごろ、本船の右舷から高波を受けて右舷側が持ち上がり、左舷側へ傾斜して転覆した。 船長及び作業員は、海に投げ出されて転覆した本船と共に付近の消

	<p>波ブロックに流されたのち、自力で消波ブロックに上がった。</p> <p>船長は、消波ブロックに上がる際に足が滑り、本船と消波ブロックの間に両足が挟まれ、両大腿部挫傷を負った。</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 南東、風力 2、視界 良好</p> <p>海象：波向 東、波高 約1.5m以上、潮汐 高潮時、潮高 約155cm（相馬市相馬港）、海面水温 約21℃</p> <p>国土交通省港湾局全国港湾海洋波浪情報網（ナウファス）によれば、本事故発生場所の南方約24Mに位置する福島県沖の本事故当日の有義波及び波向は、次のとおりであった。</p> <p>14時40分 波高 1.45m、周期 7.3秒、波向 東南東</p> <p>15時00分 波高 1.42m、周期 7.7秒、波向 東南東</p> <p>15時20分 波高 1.53m、周期 7.1秒、波向 南東</p> <p>南相馬市には、本事故当時、高潮注意報が発表されていた。</p>
その他の事項	<p>本船は、本事故発生当日の09時15分に南相馬市真野川漁港を出港した。</p> <p>本船の喫水は、船首約0.10m、船尾約0.25mであった。</p> <p>海図W1098によれば、本事故発生場所付近の水深は2～4mの浅水域である。</p> <p>船長は、出航前にインターネットなどで気象及び海象の情報を入手していた。</p> <p>船長は、出航前に波浪状況を確認し、波高は約1.5mであり、高波は来ないと思っていたが、高波に備え、船外機を後進にかけて航行していた。</p> <p>船長は、本事故発生直前、かつて測量作業中に船首方からの高波を認めた際、正船首から高波に向かって水船となり、精密音響測深機などの機器が全て濡損したことを思い出し、高波を避けようとして左舵を取った。</p> <p>船長は、本事故発生場所付近は水深が浅く、高波が発生しやすいことを知っていたが、本事故発生場所付近で測量作業を行うのが初めてであり、他の海域よりも不慣れであった。</p> <p>船長及び作業員は、救命胴衣を着用していた。</p>
分析 乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象の関与 判明した事項の解析	<p>あり</p> <p>なし</p> <p>あり</p> <p>本船は、太田川河口北方沖の浅水域において船外機を後進にかけて西進中、船長が、船首方に発生している磯波を認め、船外機を前進にかけて最初の磯波を乗り越え、次の磯波を避けようとし、本船を波頭の崩れていない波の方へ向けようとして左舵を取ったところ、右舷から磯波を受けたことから、右舷側が持ち上がり、左舷側に傾斜して転</p>

	<p>覆したものと考えられる。</p> <p>本事故発生場所の水深が浅い海域では、東方からの風浪やうねりの波長が短くなるとともに、波高が高くなって磯波が発生していたものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、本船が、太田川河口北方沖の浅水域において船外機を後進にかけて西進中、船長が、船首方に発生している磯波を認め、船外機を前進にかけて最初の磯波を乗り越え、次の磯波を避けようとして左舵を取ったところ、右舷から磯波を受けたため、左舷側に傾斜して転覆したことにより発生したものと考えられる。</p>
参考	<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"> ・ 測量作業は、波高が低い時を選んで実施するのが望ましい。