

船舶事故調査報告書

平成26年5月8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	沈没
発生日時	平成25年10月21日 11時00分ごろ
発生場所	関門港若松区響灘水路 福岡県北九州市所在の響新港東1号防波堤西灯台から真方位134°3,520m付近 (概位 北緯33°55.9' 東経130°48.2')
事故調査の経過	平成25年10月28日、本事故の調査を担当する主管調査官（門司事務所）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	警戒船 ^{ほくと} 博徒丸、4.58トン FO3-27822（漁船登録番号）、個人所有 10.50m (Lr) × 2.40m × 0.83m、FRP ディーゼル機関、242.7kW、昭和52年2月13日 第290-30159号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 男性 65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50年11月21日 免許証交付日 平成24年3月6日 (平成29年4月30日まで有効)
死傷者等	なし
損傷	全損
事故の経過	本船は、船長及び専従警戒要員1人が乗り組み、関門港安瀬航路東方の関門航路における工事区域の南側で警戒監視業務に当たっていた。 船長は、船尾が沈んで大きく縦傾斜したので、不審に思って調査したところ、平成25年10月21日09時00分ごろ、後部にある3か所の船倉が、海水でほぼ満たされていることを認めた。 船長は、警戒指揮船から了承を得て定係地に戻るに当たり、関門港若松区の響灘水路を通航することが、安全であると考え、09時10分ごろ船尾が沈下しないように約4～5ノット（kn）（対地速力、以下同じ。）で西進を始めた。 本船は、船尾部の乾舷がほぼなくなり、排気管の排気口が海中に没

	<p>したので、波を受けないように関門港の響灘南岸壁に沿って航行したが、響灘水路の東口付近に至る頃、機関の異常を知らせる警報音が鳴り、操縦盤の警報ランプが点灯した。</p> <p>船長は、できる限り、定係地に接近しようとし、警報が鳴ってから15分～20分間ほど航行を続けたが、機関室から黒煙が出て響灘大橋の東方約330m、岸壁の北方約5～6mの場所で機関が停止したので、船が流されないよう、船尾から錨を入れた2～3分後の11時00分ごろ、船が右舷側に回転して転覆し、間もなく沈没した。</p> <p>船長及び専従警戒要員は、転覆の際、本船と共に海中に沈んだが、両名共に救命胴衣を着用していたので、海面に浮上し、付近を通航中の北九州市漁業協同組合脇之浦支所所属の漁船に救助され、付近の岸壁で釣りをしていた市民が、この様子を目撃しており、携帯電話で海上保安庁に118番通報した。</p> <p>本船は、燃料油及びビルジの流出が若干あったが、脇之浦支所により、防除措置が行われた後、クレーン車で沈没場所から引き揚げられた。</p> <p>(付図1 事故発生場所図 参照)</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 北西、風力 3、視界 良好</p> <p>海象：うねり 方向不詳、波高 約0.5m</p> <p>北九州及び遠賀地区には、本事故当時、強風及び波浪注意報が発表されていた。</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船の通常航行時の速力は、約8～9knであった。</p> <p>船長及び専従警戒要員は、警戒監視業務への出港前、機関やビルジの量などを確認する発航前の点検を行っており、本事故当日の点検時にも異常を認めなかった。</p> <p>船舶所有者は、別の漁船に乗り組んで主に漁労を行っていたので、本船の使用頻度は週に1、2回程度であったが、船の状態はその都度に確認を行い、自身も本事故前に警戒監視業務に就いていた。</p> <p>本船は、本事故の約1年2か月前の平成24年8月29日に小型船舶の検査に合格しており、船舶所有者は、外見上不具合がなかったため、部品の交換は行っていなかった。</p> <p>建設会社の運航管理者は、強風のため、作業中止となった後、北九州市漁業協同組合脇之浦支所を訪ねた際、本事故の発生を知った。</p> <p>船長及び専従警戒要員によれば、本船の引揚げ後に確認したところ、衝突や乗揚などの外力が加わった痕跡はなく、舵軸頂部取付け部のゴムパッキンに劣化が認められた。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象の関与</p>	<p>なし</p> <p>あり</p> <p>なし</p>

<p>判明した事項の解析</p>	<p>本船は、関門港関門航路において、浚渫工事の警戒監視業務に従事中、後部船倉に浸水したことから、定係地に戻ろうとし、関門港若松区の響灘水路を航行中に機関が止まり、錨泊したが、転覆して沈没したものと考えられる。</p> <p>後部船倉への浸水は、舵軸頂部取付け部のゴムパッキンが経年劣化して水密を失ったことから、生じた可能性があると考えられるが、詳細を明らかにすることはできなかった。</p> <p>機関は、船尾排気管が水没し、排気管から機関内に海水が流入したことにより、燃料の継続的な燃焼ができなくなったことから、停止した可能性があると考えられるが、詳細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、本船が、関門港関門航路において、浚渫工事の警戒監視業務に従事中、後部船倉に浸水したため、定係地に戻ろうとし、関門港若松区の響灘水路を航行中に機関が止まり、錨泊したが、転覆して沈没したことにより発生したものと考えられる。</p>
<p>参考</p>	<p>運航管理者は、本事故を踏まえ、警戒船等の所在を確実に把握するため、警戒船等が、業務終了後に定係地に入港した際、携帯電話で運航管理者へ連絡することとした。</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"> ・パッキン等の経年劣化による損耗が予想される部品は、日常的に観察を行うだけでなく、定期的に交換すること。 ・機関の排気管は、海中に没するなどにより、閉塞された場合、機関の出力が低下し、最終的には機関が停止することが予測されるので、船長は、排気管の閉塞の回復が見込めない場合は、直ちに救援を依頼すること。

付図1 事故発生場所図

