

船舶事故調査報告書

平成26年7月17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	乗揚
発生日時	平成25年11月7日 09時25分ごろ
発生場所	福岡県 ^{かんた} 苅田町苅田港 苅田港北防波堤灯台から真方位010°580m付近 (概位 北緯33°48.2′ 東経131°00.8′)
事故調査の経過	平成25年11月12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	交通船兼作業船 第5 ^{しんぎよ} 進漁丸、2.4トン 291-19012福岡、株式会社恒見海業 9.15m (Lr) × 1.90m × 0.63m、FRP ディーゼル機関 165.49kW、昭和52年4月
乗組員等に関する情報	船長 男性 63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5年7月1日 免許証交付日 平成25年4月10日 (平成30年6月30日まで有効)
死傷者等	なし
損傷	本船 船体中央部船底外板に破口及び擦過傷 施設 ケーソン天頂部コンクリートに剝離、ケーソンの ^{つりきん} 吊筋に擦過傷
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、測量員2人を乗せ、測量機材を積み、元請会社による苅田港（新松山地区）の仮設護岸工事（以下「本件工事」という。）の測量区域へ向け、航行した。 船長は、本件工事の測量区域へ初めて入ることとなったが、浮標灯（灯体黄色、灯色紅色）の北西側が可航域であることを示していたものの、浮標灯の意味を知らず、測量区域へ向け、約4.0ノットの対地速力で手動操舵によって東進中、平成25年11月7日09時25分ごろ、本船は、船底を擦り、停止した。 船長は、水没したケーソン（以下「本件ケーソン」という。）に乗り揚げたと思い、機関を後進にしたが、本船は動かなかった。 船長は、横転などしないよう、本件ケーソンに降り、船首部を本件ケーソンの吊筋にロープで固定した。

	<p>本船は、船底が本件ケーソンの吊筋に接触し、生じた破口から浸水したので、船長及び測量員2人は、付近にいた揚錨船に移り、救助された。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図 参照)</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 北、風力 2、視界 良好</p> <p>海象：潮汐 上げ潮の末期、潮高 約3.1m、波高 約0.2m</p>
その他の事項	<p>船長は、出港前、新規入場者教育、KY活動、始業前点検を受けたが、浮標灯の意味を知らなかった。</p> <p>本船の喫水は、船首約0.3m、船尾約0.9mであった。</p> <p>船長及び測量員の2人は、救命胴衣を着用していた。</p> <p>本件ケーソン天頂部高は、最低水面から2.5mであり、本事故時の潮高は約3.1mであったことから、本件ケーソン天頂部における水深は、約0.6mであった。</p> <p>本件ケーソンの吊筋の高さが440mmであることから、本事故発生場所の水深は、約0.2mであった。</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>なし</p> <p>本船は、苅田港（新松山地区）において、本件工事の測量区域へ入る際、船長が浮標灯の意味を知らずに航行したことから、本件ケーソンに乗り揚げたものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、本船が、苅田港（新松山地区）において、本件工事の測量区域へ入る際、船長が浮標灯の意味を知らずに航行したため、本件ケーソンに乗り揚げたことにより発生したものと考えられる。</p>
参考	<p>元請会社は、本事故発生後、指示事項を遵守させるため、指導、教育及び周知の徹底を強化するなどし、事故の再発防止対策を行った。</p>

付図1 事故発生経過概略図

