

船舶事故等調査報告書

平成26年2月27日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故等番号	2013門第122号
事故等種類	乗揚
発生日時	平成25年5月28日 08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251°2,200m付近 (概位 北緯33°47.6′ 東経130°59.4′)
事故等調査の経過	平成25年9月25日、本事故の調査を担当する主管調査官（門司事務所）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	A 押船 ジェイケイ、101トン 132735、株式会社ジェイ・ケイ・ライン B バージ JK-1、約1,287トン なし、株式会社ジェイ・ケイ・ライン
乗組員等に関する情報	A 船長A、四級海技士（航海）
死傷者等	なし
損傷	A なし B 船底外板に擦過傷
事故等の経過	A 船は、船長Aほか4人が乗り組み、B船の船尾にA船の船首を ^{かんごう} 嵌合して押船列（以下「A船押船列」という。）を構成し、船長Aが操船して対地速力約2～3ノットで苅田港の本港4号岸壁に着岸作業中、東風に圧流され、平成25年5月28日08時25分ごろ同岸壁西方の浅所に乗り揚げた。 船長Aは、A船押船列の行きあしが止まらなかったため、着岸作業を続け、着岸後にA船及びB船のビルジ計測を行い、浸水等の異常がなかったことから、その後も航海を継続し、8月19日造船所に上架したところ、B船の船底外板に擦過傷があることを確認した。
気象・海象	気象：天気 雨、風向 東、風力 6、視界 良好 海象：潮汐 上げ潮の中央期
その他の事項	A船の喫水は、船首約2.80m、船尾約4.20mであり、B船の喫水は、船首約3.90m、船尾約4.10mであった。 船長Aは、乗揚の衝撃をほとんど感じなかったが、海面が急に濁ったので、乗り揚げたことが分かった。 B船は、 ^{だつりゅうし} 脱硫滓約1,500tを積載していた。 船長Aは、苅田港に月平均9～10回入港しており、本事故発生場所付近に浅所が存在することを知っていた。 船長Aは、本港4号岸壁に入船左舷着けすることになっていたの

	<p>で、同岸壁寄りの進路を取ることができたが、手前にあって旋回して出船右舷着けとする本港5号岸壁に接近するときと同じように岸壁の西側寄りの進路を取っていた。</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>判明した事項の解析</p>	<p>あり</p> <p>なし</p> <p>あり</p> <p>A船押船列は、苅田港の本港4号岸壁に着岸作業中、東風に圧流されたことから、岸壁西方の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、A船押船列が、苅田港の本港4号岸壁に着岸作業中、東風に圧流されたため、岸壁西方の浅所に乗り揚げたことにより発生したものと考えられる。</p>
<p>参考</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"> ・風の強い場合の操船は、岸壁の風下側に浅所がある場所では、圧流され、乗り揚げの危険があることを想定して行うこと。