

船舶事故調査報告書

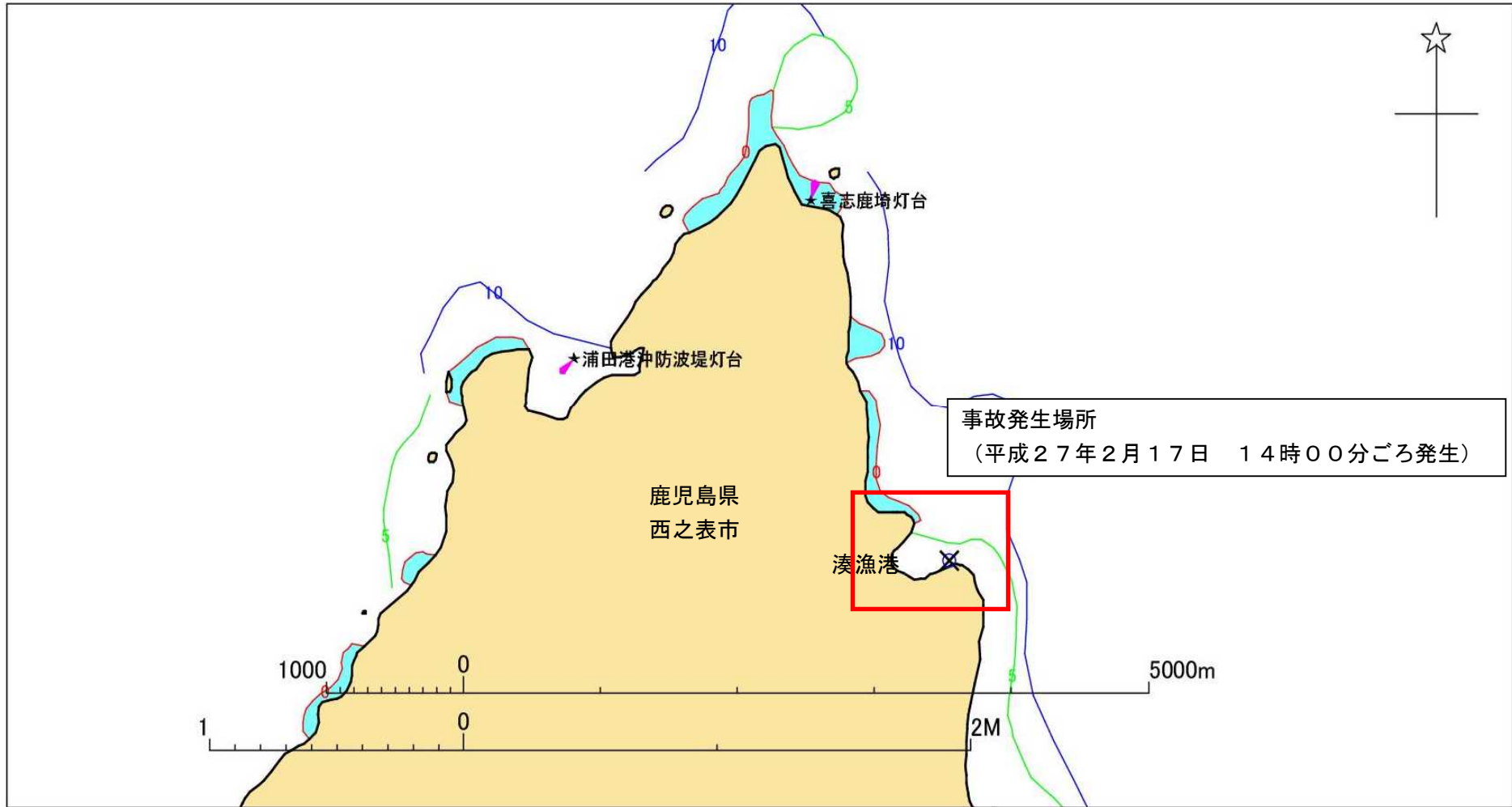
平成28年4月21日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 庄 司 邦 昭（部会長）
 委員 小須田 敏
 委員 根 本 美 奈

事故種類	乗揚
発生日時	平成27年2月17日 14時00分ごろ
発生場所	鹿児島県西之表市湊漁港 喜志鹿埼灯台から真方位158° 1.45海里付近 （概位 北緯30° 48.8′ 東経131° 04.2′）
事故の概要	作業船福吉号は、南西進中、乗り揚げた。 福吉号は、両舷舵の舵頭材にねじれ等を生じた。
事故調査の経過	平成27年4月16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	作業船 福吉号、496トン 131852、ヤマイチ建設株式会社 49.79m (Lr) × 19.00m × 5.20m、鋼 ディーゼル機関2基、1,471kW（合計）、平成元年10月20日
乗組員等に関する情報	船長 男性 49歳 三級海技士（航海） 免許年月日 平成11年6月4日 免状交付年月日 平成26年5月29日 免状有効期間満了日 平成31年6月3日
死傷者等	なし
損傷	船尾船底部に凹損、両舷舵の舵頭材にねじれ及びプロペラ翼に曲損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 西北西、風速 14.3m/s、視界 良好 海象：波高 約0.5m、潮汐 上げ潮の中央期、潮高 約1.0m （西之表） 種子島地方には、2月16日15時35分に強風及び波浪の各注意報が発表され、本事故発生当時は継続中であった。
事故の経過	本船は、船長ほか5人が乗り組み、湊漁港内の‘既設の被覆ブロック交換作業’（以下「本件作業」という。）を行う目的で、新しい被覆ブロック（コンクリート製）7個（約245t）を積み、船首約2.3m、船尾約4.0mの喫水で、船長が単独で手動操舵により操船

	<p>し、同漁港に向けて西之表島東岸沖を南進していた。</p> <p>本船は、湊漁港沖で右転し、同漁港の防波堤入口付近の北西岸にある被覆ブロックの仮置き場に向けて微速力前進で南西進する態勢としたところ、西北西方からの風に圧流され、平成27年2月17日14時00分ごろ、同漁港南東岸近くの浅瀬に乗り揚げた。</p> <p>船長は、主機のクラッチを中立にし、本船の位置を保持しようと船首にいた乗組員に指示して右舷側のアンカーを投下したが、本船は更に船尾方に圧流された後、停止した。</p> <p>船長は、船内を調査して浸水のないことを確認し、搭載していた作業用ボート（鋼製の作業船、総トン数5トン未満）及びロープウインチを使って本船を引き出した。</p> <p>船長は、離礁後、本船を被覆ブロックの仮置き場に向けようとした際、舵効きがおかしいことに気付き、再度作業用ボートを使って本船を被覆ブロックの仮置き場付近にえい航させ、ダイバーが潜水して調査したところ、両舷舵の舵頭材がねじれており、プロペラ翼が曲がっているとの報告を受けた。</p> <p>本船は、船長が、自力航行は無理と考え、積んでいた被覆ブロックを仮置き場に降ろし、引船を手配して鹿児島県鹿児島市鹿児島港までえい航され、造船所で修理された。</p> <p>（付図1 事故発生場所概略図、付図2 事故発生場所概略図（拡大図） 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船の運航基準によると、風速15m/s以上で発航及び入港を中止することとなっていた。</p> <p>運航管理者は、気象情報から強風に注意するよう船長に連絡していた。</p> <p>本件作業の元請け会社が作成した作業基準には、風速10m/s以上の場合は、本件作業を中止する旨書かれていたが、船長は、本件作業場所が鹿児島県種子島の島陰となって風除けになるので、本件作業ができると思った。</p> <p>船長は、本船に風向風速計が設置されていなかったため、本事故時の正確な風速は分からなかったが、これまでの経験から12～13m/sの風速と思った。</p> <p>本船は、本事故時、湊漁港口の中央付近から北西岸寄りにケーソンが設置されており、また、同漁港口の北西側には浅瀬があるので、風上側である北西側を通航できなかった。</p> <p>船長は、ふだんは、港口にあるケーソンと南東岸の中間付近を航行していたが、本事故時は、圧流を予想してケーソンの南側近くを航行した。</p> <p>船長は、本船が乗り揚げた後、船尾船底の方からゴッキゴッキという音が続いていたので、舵に岩のようなものが当たっている</p>

	<p>と思った。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析</p>	<p>なし</p> <p>あり</p> <p>あり</p> <p>本船は、本件作業を行う目的で、湊漁港の被覆ブロックの仮置き場に向かって南西進中、西北西方からの風に圧流されたことから、同漁港南東岸近くの浅瀬に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、本船が湊漁港に入港する際、東南東方に圧流されることを予想し、風上側を航行しようと思ったが、同漁港口の中央付近から北西岸寄りにケーソン及び浅瀬があることから、ケーソンの南側近くを航行したのと考えられる。</p> <p>本船は、船長が、圧流されることを予想し、ケーソンの南側近くを航行したが、予想以上に東南東方へ圧流された可能性があると考えられる。</p> <p>船長は、本船が湊漁港を南西進中、同漁港内の被覆ブロックの仮置き場までの距離が短かったので、微速力で前進したことから、圧流に対して舵の効きが悪くなった可能性があると考えられる。</p> <p>船長は、湊漁港内に入れば、島陰になり、本件作業ができると思って同漁港まで来たが、島陰に入る前に圧流されて乗り揚げた可能性があると考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、本船が、本件作業を行う目的で、湊漁港を南西進中、西北西方からの風に圧流されたため、同漁港南東岸近くの浅瀬に乗り揚げたことにより発生したのと考えられる。</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"> ・ 船舶所有者は、船長が運航及び作業基準に関し、中止等を判断するために必要な設備を設置することが望ましい。 ・ 船長は、安全管理規程の運航基準を遵守すること。

付図1 事故発生場所概略図



付図2 事故発生場所概略図（拡大図）

