

船舶事故調査報告書

平成22年1月14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 山本 哲也
 委員 根本 美奈

事故種類	転覆
発生日時	平成20年9月9日 16時32分ごろ
発生場所	鹿児島県南さつま市宇治島灯台から真方位266° 69海里付近 （概位 北緯31° 07′ 東経128° 08′）
事故調査の経過	平成20年10月1日、本事故の調査を長崎地方海難審判理事所から引き継ぎ、調査を担当する主管調査官（長崎事務所）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 乗組員等に関する情報	漁船 第五十七 ^{こうふく} 幸福丸、9.7トン SA2-1812（漁船登録番号）、個人所有 14.00m（Lr）×3.48m×1.16m、アルミ軽合金 ディーゼル機関、496.46kW、昭和59年3月13日 船長 男性 56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59年8月30日 免許証交付日 平成16年11月18日 （平成21年11月30日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	機関及び電気系統の濡れ損により解撤
事故の経過	<p>本船は、船長ほか甲板員2人が乗り組み、はえ縄漁の目的で、平成20年9月4日長崎県五島市玉之浦港荒川を出港し、僚船1隻とともに宇治群島の西方70海里付近の漁場に向かった。</p> <p>本船は、4日間操業を繰り返して、8日17時過ぎに衛星電話で、沿岸部の予報である鹿児島地方気象台の天気予報及びFAXで天気図を入手したところ、翌9日の天気は良好であり、天候悪化は予想されなかった。</p> <p>9日03時ごろ船長は、投縄を開始してこれを終え、朝食を取ったあと、06時過ぎに投縄を終えた地点から揚縄を開始した。このころの天候は、曇り、東風毎秒3ないし4m、東から波高1.5mの波で、視界は良好であった。</p> <p>船長は、東風に落とされないように、ラインホーラーに取り付けたりモコンで、船首を北東から東北東に向けるようにして前進、停止を繰り返しながら北北東方向に揚縄を継続していたところ、15時50分ごろ、天候が急変し、空が暗くなるとともに雷雨となり、西風が吹き込み、風浪が強まって西の風約30m/sとなり、波高約4mとなった。</p> <p>船長は、16時ごろ揚縄を中断して、オーニングの開口部から風浪が打ち込んだら、オーニングや道具が吹き飛んでしまうと思い、右舷側から風</p>

	<p>浪を受けないように、左舷船首45°方向から風浪を受けるように船首を北西に向けて保持を試みたが、保持することはできなかった。</p> <p>船体は風浪を左舷側から受けて右舷側に傾斜するとともに、剥がれたオーニングなどから風浪が打ち込んで、右舷側への傾斜が増して舷側から海水が流入するようになり、さらに大波を3回ほど受けて傾斜が増大し、海水の流入によって機関も停止した。</p> <p>甲板員2人はボンデンを持って海に飛び込み、船長も16時20分ごろ僚船に無線で救助要請したあと、ボンデンをつかんで海に飛び込み、16時32分ごろ本船は、右舷側に転覆した。</p> <p>船長及び甲板員2人は、救助に来た僚船により救助され、船体は捜索にあっていた巡視船により、串木野港までえい航された。</p>	
気象・海象	<p>気象：天気 雷雨、風向 西、風速約30m/s</p> <p>海象：波高 約4m</p> <p>特記事項：事故発生場所付近には、海上警報は発表されていなかった。</p>	
その他の事項	<p>船長と甲板員2人は、天気が急変したとき救命胴衣を着用した。</p>	
分析	<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>なし</p> <p>なし</p> <p>あり</p> <p>本船は、宇治群島西方沖において操業中、天気が急変して強風と波浪により右舷側に傾斜するとともに、海水が流入して傾斜が増大して転覆したものと考えられる。</p> <p>船長は、事故前日に気象予報を入手したが、注意報及び警報は発表されておらず、FAXで入手した天気図にも低気圧や前線の通過は見られず、等圧線の間隔も開いていたことから、悪天候を予測することはできなかったものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、本船が宇治群島西方沖合において操業中、天気が急変して強風と波浪を受けて船体が傾斜するとともに、海水が流入して傾斜が増大したため、転覆したことにより発生したものと考えられる。</p>	