

船舶事故調査報告書

平成22年10月28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	浸水
発生日時	平成21年6月29日 07時20分ごろ
発生場所	長崎県佐世保市 ^{うすのうら} 臼浦港沖 臼浦港 ^{くすどまり} 楠泊 東防波堤灯台から真方位195° 2,440m付近 （概位 北緯33° 11.5′ 東経129° 34.5′）
事故調査の経過	平成21年6月30日、本事故の調査を担当する主管調査官（長崎事務所）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 乗組員等に関する情報	漁船 第十八 ^{ふじ} 富士丸、6.5トン NS2-23145（漁船登録番号）、個人所有 13.58m(Lr)×3.07m×0.93m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数80、平成10年10月18日
死傷者等	なし
損傷	主機関、発電機、航海計器及び電気系統に濡れ損
事故の経過	<p>本船は、船長及び甲板員1人が乗り組み、佐世保市焼島北方の養殖いけすでタイ450匹を積み終え、船長が前日に家族から「明日は時化そうだ。」と聞いていたが、沖合を見渡したところ、時化ているように見えなかったため、長崎市三重式見港に向かうことにした。</p> <p>本船は、機関を回転数毎分1,600にかけ、約10.0ノット(kn)の速力（対地速力、以下同じ。）で、船首から波高約1.0mの波を受けながら南南西進するうち、佐世保市サガリ山ノ瀬戸の西方沖を通過したところから波高が約1.5mに高まり、平成21年6月29日07時17分ごろ臼浦港楠泊東防波堤灯台（以下「楠泊東灯台」という。）から197°（真方位、以下同じ。）2,760m付近に至ったとき、船首に2回続けて波高約2.0mの波を受け、魚倉1個の半分くらいの量の海水が前部甲板に打ち込んで滞留した。</p> <p>船長は、危険を感じて、引き返そうと右回頭で反転したとき、船尾が追い波に押されて、船首が前方の波の山に突っ込み、海水をすくった。</p> <p>船長は、サガリ山ノ瀬戸に避難しようと、約3.6knの速力で北東進したものの、機関室に海水が入って機関が停止し、07時20分ごろ、楠泊</p>

	<p>東灯台から195° 2,440m付近で、船体前部を海面下に没した状態で水船となった。</p> <p>船舶所有者は、甲板員から連絡を受けて、作業船で事故現場に向かい、07時25分ごろ船長及び甲板員を救助した。</p> <p>本船は、水船状態になったまま北方に漂流し、07時40分ごろ楠泊東灯台から198° 1,890m付近で転覆し、その後、船舶所有者の知人の船舶によって楠泊漁港にえい航された。</p>	
気象・海象	<p>気象：天気 曇り、風向 南南西、風力 5、視界 良好</p> <p>海象：波浪 南南西、波高 約2.0m</p> <p>特記事項：6月28日20時31分、長崎県全域に強風注意報及び波浪注意報が発表されていた。</p>	
その他の事項	<p>本船は、前部甲板に、船首側から順に第1魚倉（縦117cm、横240cm、深さ95cmの魚倉が中央に1個）、第2魚倉（縦147cm、横126cm、深さ95cmの魚倉が左右に各1個）及び第3魚倉（第1魚倉と同じ容積の魚倉が左右に各1個）が設けられていた。</p> <p>前部甲板の排水口は、最も船尾寄りに左右各1個、その前方1.2mのところに左右各1個設けられていた。</p> <p>事故当時、第2魚倉、第3魚倉は、出荷するタイのいけすとして船底栓を開け、海水が上甲板とほぼ同じ高さまで入り、第1魚倉は、航行中に船首が浮上すると第2魚倉、第3魚倉の水面が下がってタイが傷むので、船首が浮上しないよう、船底栓をしたまま深さ約50cmまで海水を張り、バラスト代わりにしていた。</p> <p>多量の海水が前部甲板に打ち込んだとき、第1魚倉、第2魚倉の前方半分及び第3魚倉の後方半分に掛けられていたさぶたが外れた。</p> <p>機関室の空気取入口は、船体中央部上甲板のブルワーク支柱に左右各2箇所設けられ、口の大きさは縦15cm、横8cmであった。</p> <p>タイ1匹の重さは、1.0～1.5kgであった。</p> <p>船長及び甲板員は、救命胴衣を着用していた。</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>あり</p> <p>あり</p> <p>あり</p> <p>本船は、強風注意報及び波浪注意報が発表されている状況下、臼浦港沖を船体中央部付近のいけすとした魚倉の船底栓を開けた状態で南南西進中、多量の海水が前部甲板に打ち込んだので引き返そうと反転したとき、船尾が追い波に押されて、船首が前方の波に突っ込み、海水をすくって甲板上に滞留し、さらに、さぶたが外れた魚倉に海水が流入し、船体が沈下したため、機関室の空気取入口から浸水したものと考えられる。</p> <p>本船は、海水面と上甲板がほぼ同じ高さであったことから、前部甲板に打ち込んだ海水が排水口から排出されず、滞留したものと考えられる。</p> <p>本船は、機関室の空気取入口から海水が入って、機関が停止した可能性があると考えられる。</p>

	<p>船長は、前日に家族から天候悪化の情報を得ていたため、出港前に天気予報を確認していれば、目的地に向かうことを断念し、本事故の発生を回避できた可能性があると考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、強風注意報及び波浪注意報が発表されている状況下、本船が、臼浦港沖を船体中央部付近のいけすとした魚倉の船底栓を開けた状態で南南西進中、多量の海水が前部甲板に打ち込んだので引き返そうと反転したとき、船尾が追い波に押されて、船首が前方の波に突っ込み、海水をすくって甲板上に滞留し、さらに、さぶたが外れた魚倉に海水が流入して船体が沈下したため、機関室の空気取入口から浸水したことにより発生したものと考えられる。</p>