

船舶事故調査報告書

平成23年9月29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 石 川 敏 行

事故種類	浸水
発生日時	平成23年4月20日 05時02分ごろ
発生場所	長崎県対馬市神埼南南東方沖 神埼灯台から真方位165°14.0海里（M）付近 （概位 北緯33°51.7′ 東経129°17.0′）
事故調査の経過	平成23年4月22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	漁船 大福丸、19トン NS2-17167（漁船登録番号）、個人所有 18.21m（Lr）×3.80m×1.80m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数160、昭和63年5月26日
乗組員等に関する情報	船長 男性 42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63年2月25日 免許証交付日 平成20年10月8日 （平成25年10月7日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	全損
事故の経過	<p>本船は、船長ほか9人が乗り組み、長崎県壱岐市郷ノ浦港を出港して同港西方約23Mのしいら漬漁の漁場に向かい、船長が、単独で船橋当直に当たり、約8～9ノットの対地速力で自動操舵により西進した。</p> <p>本船は、前部甲板に6個の魚倉が縦列に配置されており、魚倉の両側の通路などにしいら漬漁の漁場に設置する砂袋、竹などの漁具が積み込まれていた。</p> <p>本船は、風速約12～13m/sの北東風が吹く状況下、南東方向からの波高約2～3mのうねりを左舷後方から受けながら西進中、平成23年4月20日04時50分ごろ、神埼南南東方沖に差し掛かった頃、更に大きなうねりを受けて船体が大きく横揺れした際、左舷船首部に積み上げていた砂袋約20～30袋のうち約15袋が崩れて右舷側に移動した。</p> <p>船長は、砂袋の移動によって船体が右舷側に傾斜し、海水が流入して傾斜が戻らなくなったので、操舵室で寝ていた漁ろう長を起こして2人で移動した砂袋を左舷側に戻そうとしたが、更に海水が流入して右舷側への傾斜が増大した。</p> <p>船長は、右舷側のブルワークが海面に接する状態となり、転覆するおそ</p>

	<p>れが生じたので、船室で寝ていた乗組員を起こし、救命胴衣を着用して甲板上に出るように指示した。</p> <p>本船は、05時02分ごろ、神埼灯台から真方位165°14.0M付近において船室に浸水し、船長が、無線により海上保安庁及び僚船に救助を要請した。</p> <p>本船は、機関室及び操舵室にも浸水して右舷側に約40～50°傾斜し、左舷側の一部を海面上に出してほぼ横倒しの状態となったので、乗組員は、左舷側の外板上で救助を待った。</p> <p>乗組員は、06時00分ごろ来援した僚船に移乗し、郷ノ浦港に帰港した。</p> <p>本船は、横倒し状態でタグボートにえい航され、郷ノ浦港に帰港した。</p>								
気象・海象	<p>気象：天気 曇り、風向 北東、風力 6、視界 良好</p> <p>福岡管区気象台の対馬海峡における海上警報の発表状況</p> <p>19日05時40分 海上風警報</p> <p>11時35分 海上強風警報</p> <p>17時40分 海上風警報</p> <p>20日05時35分 海上警報解除</p> <p>海象：波高 約2～3m、うねりの方向 南東、海潮流 不詳</p>								
その他の事項	<p>しいら漬漁は、毎年4月～6月が漁期となっており、本事故当日は、平成23年のしいら漬漁の初日であった。</p> <p>本船のしいら漬漁は、長さ約7mの竹6本を1束にした漬を海面に浮かせ、これに長さ約100mのロープを付けて砂袋数袋により海底に固定し、漬に集まってくるしいらを漁網により捕獲するものであった。</p> <p>本船の漁具の積載状況は、次のとおりであった。</p> <p>左舷船首部の通路 重さ約30kg（以下同じ。）の砂袋約20～30袋</p> <p>船体中央部にある操舵室の下部 砂袋約50～60袋</p> <p>右舷中央部から船尾部にかけての通路 砂袋約40～50袋</p> <p>左舷船首部から船尾部にかけての通路 漬約24束（1束約50kg）</p> <p>右舷船首部から中央部にかけての通路 漁網、浮子及びロープ（重量不詳）</p> <p>船長は、本船に積んでいた漬、漁網及びロープは固縛していたが、砂袋は重いので移動することはないものと思ひ、両舷側の通路に積み上げていた。</p> <p>船長は、出港時、風速が約5～6m/sで波高が約2～3mあり、船体が少し横揺れしていたが、海上は次第に^な風いでくると思っていた。</p> <p>本船は、航行中、操舵室、機関室及び船室の出入口並びに前部甲板にある6個の魚倉の蓋を全て閉鎖していたが、船体が傾斜したのちに乗組員が船室の船尾側出入口から脱出する際、同出入口から船内へ浸水した。</p> <p>本船の乗組員は、全員救命胴衣を着用していた。また、本船は、救命いかだを1個装備していたが、船体が傾斜したので使用できなかった。</p> <p>本事故当時、僚船8隻も本船と同じ漁場に向かって西進していた。</p>								
分析	<table border="0"> <tr> <td>乗組員等の関与</td> <td>あり</td> </tr> <tr> <td>船体・機関等の関与</td> <td>なし</td> </tr> <tr> <td>気象・海象の関与</td> <td>あり</td> </tr> <tr> <td>判明した事項の解析</td> <td>本船は、神埼南南東方沖を左舷後方から波高約</td> </tr> </table>	乗組員等の関与	あり	船体・機関等の関与	なし	気象・海象の関与	あり	判明した事項の解析	本船は、神埼南南東方沖を左舷後方から波高約
乗組員等の関与	あり								
船体・機関等の関与	なし								
気象・海象の関与	あり								
判明した事項の解析	本船は、神埼南南東方沖を左舷後方から波高約								

	<p>2～3mのうねりを受けながら西進中、船長が左舷船首部に積み上げていた砂袋を固定していなかったことから、うねりを受けて船体が横揺れした際、同砂袋が右舷側に移動して船体が右舷側に傾斜し、甲板上に海水が流入して横倒しの状態となり、船内に浸水したものと考えられる。</p> <p>船長は、出港時に波高約2～3mのうねりがあった船体が横揺れしていたが、海上は次第に凪いでくるし、砂袋は重いので船体の横揺れで移動することはないものと思い込み、砂袋を甲板上に積み上げていただけであり、固定するなどの移動防止の措置をとっていなかったものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、本船が、神埼南南東方沖を左舷後方から波高約2～3mのうねりを受けながら西進中、船長が左舷船首部に積み上げていた砂袋を固定していなかったため、うねりを受けて船体が横揺れした際、同砂袋が右舷側に移動して船体が右舷側に傾斜し、甲板上に海水が流入して横倒しの状態となり、船内に浸水したことにより発生したものと考えられる。</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"> ・甲板上に積んでいる砂袋などの漁具は、船体の動揺によって移動しないように固定又は固縛しておくこと。 ・甲板上に砂袋などの重量物を積んでいる場合には、船体が大きく動揺することが予想される荒天時の航行を避けること。