

船舶事故調査報告書

平成23年11月10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 庄 司 邦 昭
 委員 石 川 敏 行

事故種類	沈没
発生日時	平成23年7月8日 08時30分ごろ
発生場所	福岡県北九州市門司区部埼 ^{へさき} 南方沖 部埼灯台から真方位171°900m付近 （概位 北緯33°57.1′ 東経131°01.5′）
事故調査の経過	平成23年7月11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 ^{たから} 宝丸、4.41トン FO3-51712（漁船登録番号）、個人所有 11.31m(Lr)×2.20m×0.81m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数70、昭和53年9月1日
乗組員等に関する情報	船長 男性 77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 平成7年8月17日 免許証交付日 平成22年2月17日 （平成27年8月16日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	プロペラ軸及び舵軸を曲損、船尾船底に破口、機関を濡損
事故の経過	<p>本船は、船長及び甲板員1人が乗り組み、部埼南方沖から門司区青浜沖にかけてたこ籠漁を操業し、船長が操舵室後方の操縦席で操船を行い、船首を北に向けて機関を後進にかけ、低速力で南進しながら甲板員が右舷船首部からたこ籠の投入を始めた。</p> <p>船長は、青浜沖の2か所に定置網が設置されていることを知っていたので、日頃から定置網に近づかないようにしてたこ籠を投入していたが、たこ籠の投入予定場所に他の漁船が先にたこ籠を投入していたので、他船が投入したたこ籠よりも定置網寄りに投入した。</p> <p>船長は、平成23年7月8日07時50分ごろ、正船尾100m付近に定置網の浮き及び索が見えたので、定置網に接近しないようにするために後進しながら右舵をとって船尾を左に振った。</p> <p>本船は、船尾を大きく左に振って船尾が東方（沖側）に向いたとき、右舷船首部から投入していたたこ籠漁の漁具が船底に入り、プロペラ及びプロペラ軸に幹縄やたこ籠などが絡んで機関が停止し、航行不能となった。</p> <p>甲板員は、携帯電話で僚船に救助を依頼した。</p> <p>本船は、船尾船底部のプロペラ軸受の付け根部分に生じた破口から浸水し、08時30分ごろ、部埼灯台から真方位171°900m付近におい</p>

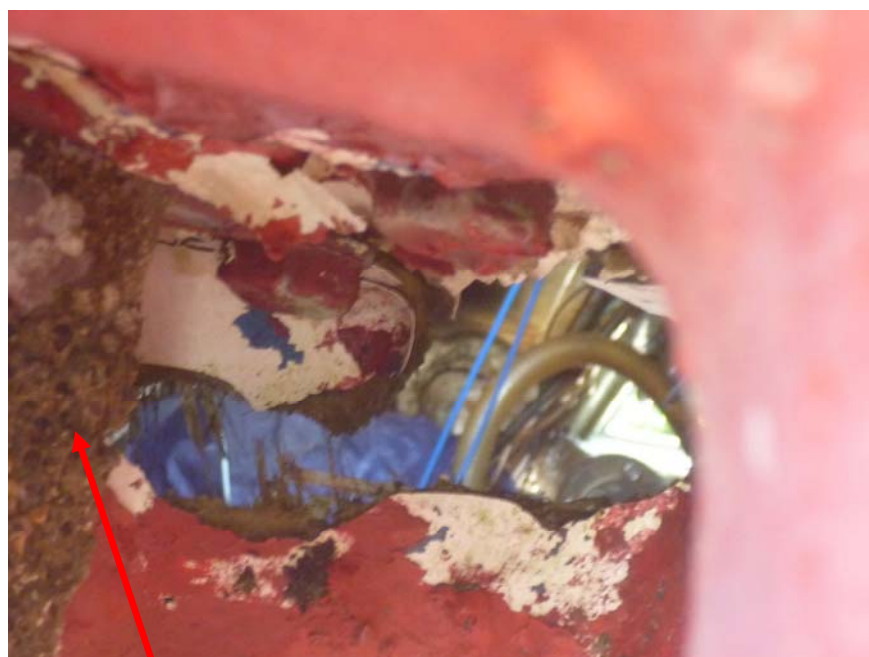
	<p>て、船首の一部を海面上に出した状態で沈没した。</p> <p>船長及び甲板員は、沈没前に海に飛び込み、間もなく僚船に救助された。</p> <p>本船は、作業船により門司区柄杓田漁港にえい航された。 (写真1 絡網状況、写真2 プロペラ軸受の付け根部分の破口状況 参照)</p>	
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 東北東、風力 3、視界 良好</p> <p>海象：波高 約0.5m、潮流 微弱な東流、潮汐 ほぼ低潮時</p>	
その他の事項	<p>本船は、部埼南方沖から青浜沖にかけての漁場でたこ籠漁を操業しており、たこ籠を投入する際は、潮流を考慮し、下げ潮のときには、部埼沖から青浜沖に向け、上げ潮のときには、青浜沖から部埼沖に向けて低速力で後進しながらたこ籠を投入することにしており、本事故当時は、部埼沖から青浜沖にかけて南進しながらたこ籠を投入していた。</p> <p>本船のたこ籠は、直径約50cm、高さ約60cmの円筒形で長さ約1.5mの枝縄を付けており、これを直径約8mmの幹縄に約20m間隔で取り付けしていた。</p> <p>本船は、たこ籠約60個を投入することにしてしたが、全籠投入に要する時間は約20～30分であった。</p> <p>本船の喫水は、船首約0.6m、船尾約1.0mであった。</p> <p>船長及び甲板員は、出港時から救命胴衣を着用していたが、機関が停止したのち、機関室などでの作業に邪魔になり、また、暑くなったことから、同作業中に2人共救命胴衣を脱いでいた。</p> <p>プロペラ及びプロペラ軸には、幹縄及びたこ籠などが幾重にも絡んでおり、プロペラ軸が後方にずれて曲がっていた。</p> <p>本船は、建造後32年を経過したFRP船であった。</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>なし</p> <p>本船は、部埼南方沖において、機関を後進にかけてたこ籠を投入しながら南進中、船長が、定置網に接近しないように右舵をとって船尾を左に振った際、プロペラ及びプロペラ軸に幹縄やたこ籠などが絡み、船尾船底部のプロペラ軸受の付け根部分の船底外板に破口を生じたことから、船内に浸水して沈没したものと考えられる。</p> <p>本船は、建造後32年を経過したFRP船であり、船底外板が劣化していた可能性があると考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、本船が、部埼南方沖において、機関を後進にかけてたこ籠を投入しながら南進中、船長が、定置網に接近しないように右舵をとって船尾を左に振った際、プロペラ及びプロペラ軸に幹縄やたこ籠などが絡み、船尾船底部のプロペラ軸受の付け根部分の船底外板に破口を生じたため、船内に浸水して沈没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及び被害の軽減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">・ 漁具が船底下に入らないように操船すること。・ 救命胴衣を着用しておくこと。
----	---

写真1 絡網状況



写真2 プロペラ軸受の付け根部分の破口状況



プロペラ軸受