

船舶事故調査報告書

平成24年9月27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 根 本 美 奈

事故種類	転覆
発生日時	平成23年2月26日 02時45分ごろ
発生場所	東京都御蔵島村御蔵島南東方沖 御蔵島村所在の御蔵島港ふ頭灯台から真方位117° 13海里 (M) 付近 (概位 北緯33° 48.0′ 東経139° 49.0′)
事故調査の経過	平成23年2月26日、本事故の調査を担当する主管調査官（横浜事務所）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 第三十六 ^{えいしん} 栄進丸、19トン SO2-5056（漁船登録番号）、株式会社栄進水産 18.22m (Lr) × 3.81m × 1.80m、FRP ディーゼル機関、670kW（動力漁船登録票による）、昭和63年 6月
乗組員等に関する情報	船長 男性 59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11年2月25日 免許証交付日 平成21年2月4日 （平成26年2月24日まで有効） 機関長 男性 66歳 甲板員A 男性 54歳
死傷者等	死亡 2人（機関長及び甲板員A）
損傷	全損
事故の経過	本船は、船長、機関長及び甲板員Aほか7人が乗り組み、御蔵島南東方沖のきんめだいはえ縄漁の漁場において、平成23年2月25日に1回目の操業を終了したのち、2回目の操業の準備を終えて乗組員を休息させ、26日02時00分ごろ、船首約1.5m、船尾約2.5mの喫水で北東に向首して左舷側から風波を受け、船橋当直者を配置せずに機関を中立として漂泊を始めた。 船長は、しばらくして操業開始予定の03時頃まで仮眠するつもりで操舵室後方のベッドで横になった。 船長は、02時25分ごろ、船体が右舷側に大きく（約35～4

	<p>0°) 傾斜(以下「大傾斜」という。)していることに気が付き、右舷後部甲板上にブルワークの高さの約半分まで海水が滞留している状況を認めた。また、船首は南東～南に向首していた。</p> <p>船長は、機関を前進にかけ、左旋回して傾斜を修正しようとしたが、戻らず、更に傾斜が増したので、非常ベルを鳴らして乗組員を起こし、近くで操業中の僚船に無線で救助を要請した。</p> <p>船長は、転覆の危険を感じ、救命浮環と漁業用大型ブイ3個を投下させていたところ、02時45分ごろ、御蔵島南東方沖13M付近で本船が右舷側に転覆し、乗組員全員が海に投げ出された。</p> <p>船長ほか乗組員7人は、大型ブイにつかまり、機関長と甲板員Aが、転覆した本船の船底に上がっているのを見たが、間もなく見えなくなった。</p> <p>本船は、03時40分ごろ沈没した。</p> <p>船長ほか乗組員7人は、来援した僚船に救助されたが、機関長及び甲板員Aは、海上保安庁の巡視船及び航空機、僚船及び警視庁のヘリコプターによる捜索が行われたものの発見されず、行方不明となり、後日、死亡届により除籍された。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 北東、風力 6、視界 良好</p> <p>海象：波高 約2.5～3m、水温 約20℃</p> <p>御蔵島村に強風注意報及び波浪注意報が発表されていた。</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船の前部甲板下は、船首側から第1～第7まで7個の魚倉が配置されており、第2及び第3魚倉は左舷及び右舷に、第4～第7魚倉は左舷、中央及び右舷にそれぞれ分割されていた。また、後部甲板下は、船首側から機関室、居住区、舵機室が配置され、機関室両舷に燃料油タンクが、舵機室両舷に燃料油タンク及び清水タンクが設けられていた。</p> <p>本事故当時の本船の積載状況は、次のとおりであった。</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) 魚倉には、箱詰めした漁獲物を右舷第2魚倉に約0.5t、左舷第2魚倉に約0.1t積載し、氷を右舷第5魚倉、右舷第6魚倉及び中央第5魚倉にそれぞれ約0.8t積載していた。 (2) 清水タンクには、両舷タンクにそれぞれ清水約1.5t(満載)を積載し、また、燃料油タンクには、A重油を両舷タンクに合わせて約8～9kℓ積載していた。 (3) 漁具は、約1.0t積載しており、漁具のうち、えさを付けた枝縄が入ったプラスチック製網かご約360個(約0.9t)を右舷側通路に固縛して並べていた。 <p>本船は、右舷側の燃料油タンクから燃料を消費して傾斜を軽減させており、また、第7魚倉をバラスト調整に使用し、本事故当時、左舷第7魚倉(満載で約1.3t)に海水約1.0～1.2tを注水してバランスをとっていた。</p>

	<p>魚倉の蓋は、FRP製のサブタであり、前部甲板に海水が滞留しても外れることはなかった。</p> <p>本船の後部甲板上には、船首側から操舵室及び居住区を設けており、居住区の左舷側及び船尾側に出入口が設けられていた。</p> <p>本船は、前部甲板の左舷ブルワークから甲板上まで、及び後部甲板の両舷ブルワークから甲板上までオーニングを取り付けており、前部甲板上の右舷側及び後部甲板上の船尾側は開放されていた。</p> <p>機関室付近の外板には、機関の海水冷却及び雑用水の取水及び排水管が4か所設置されていたが、不具合等はなかった。</p> <p>本船は、本事故当時、漂泊中は常に左舷側から風浪を受けており、主に機関室への出入口としている居住区左舷側の出入口は開放されていたが、居住区船尾側の出入口は閉鎖されており、大傾斜に気付いた際、居住区内への浸水はなかった。</p> <p>船長が右舷側への大傾斜に気付いたとき、甲板上に波が打ち込んでいる状況ではなかった。</p> <p>本船は、上甲板の放水口が各舷にそれぞれ8個設けられていた。</p> <p>本船は、救命筏が右舷後部に設置されており、本事故当時、右舷側に大傾斜していたため、乗組員が手動で投下することができなかった。</p> <p>本船は、救命胴衣を船首の物入れに10個収納していたが、乗組員は全員救命胴衣を着用していなかった。</p> <p>救助を行った僚船は、本船が積載していた大量の縄が、転覆した本船の周囲に浮いており、本船に接近することができなかった。</p> <p>本船は、最大搭載人員が8人であったが、本事故当時、10人が乗り組んでいた。</p>
<p>分析</p> <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>不明</p> <p>不明</p> <p>不明</p> <p>本船は、御蔵島南東方沖において、左舷方から風波を受けて漂泊中、次のような事象が生じて右舷側に傾斜し、転覆した可能性があると考えられるが、右舷側への大傾斜及び転覆に至る状況を明らかにすることはできなかった。</p> <p>(1) 左舷船尾方からの波を受けて船尾付近から海水が打ち込み、右舷後部甲板に滞留して右舷側へ傾斜し、放水口が没水して滞留水の排出ができず、更に船尾から波が連続して打ち込み、船内に浸水して傾斜が増大し、大傾斜して転覆した。</p> <p>(2) 右舷側の船体外板に破口等が生じて船内に浸水し、右舷側へ大傾斜して転覆した。</p> <p>乗組員は、救命胴衣を着用する時間的余裕がなかったものと考えら</p>

	<p>れる。</p> <p>船長は、船橋当直者を配置していれば、船体傾斜に早期に気づき、状況に応じ、退船準備を早期に行うことができ、被害を軽減できた可能性があると考えられる。</p> <p>本船は、最大搭載人員を遵守する必要があった。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、本船が、御蔵島南東方沖において、左舷方から風波を受けて漂泊中、右舷側に傾斜して転覆したことにより発生した可能性があると考えられる。</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"> ・ 甲板上の舷側付近に漁具等を搭載する際は、放水口の機能を阻害しないよう留意すること。 ・ 漂泊中においても、船橋当直者を配置すること。 ・ 救命胴衣を身近に置くこと。