

船舶事故調査報告書

平成24年10月18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	不明（平成24年8月29日 02時40分以前の兵庫県淡路市浦港出港時刻～06時25分ごろの間）
発生場所	不明（浦港～由良瀬戸南方の間）
事故調査の経過	平成24年8月29日、本事故の調査を担当する主管調査官（神戸事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。 原因関係者としての船長からの意見聴取は、本人が本事故で死亡したため行わなかった。
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 ^{すみよし} 住吉丸、4.90トン HG3-33931（漁船登録番号）、個人所有 10.98m（Lr）×2.72m×0.75m、FRP ディーゼル機関、46kW（動力漁船登録票による）、昭和54年6月
乗組員等に関する情報	船長 男性 58歳 二級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 昭和62年3月30日 免許証交付日 平成23年10月4日 （平成29年3月29日まで有効）
死傷者等	死亡 1人（船長）
損傷	機関等に濡損
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、平成24年8月29日02時40分以前に浦港を出港し、底びき網漁の漁場に向かった。 本船は、06時25分ごろ、兵庫県洲本市所在の生石鼻灯台 ^{おいしの} から184°（真方位、以下同じ。）3,020m付近において、航行中の船舶により、船底を上にして転覆した状態で漂流しているところを発見され、付近に人影が認められなかった。 本船を発見した船舶は、VHF無線電話により海上保安庁に通報した。 海上保安庁は、08時30分ごろヘリコプターから機動救難士を降下させて本船の状況を調査したが、船長を発見することはできなかった。 本船は、兵庫県淡路島南東岸に向けて圧流され、17時02分ごろ

生石鼻灯台の西南西1,800m付近において沈没した。

本船は、30日13時00分ごろ、クレーン船により引き揚げられ、淡路市津名港に運搬されて陸揚げされたが、船内から船長を発見することはできなかった。

船長は、9月1日15時20分ごろ本船の解体作業中に機関室内の主機の前部にある空所（燃料油タンクの設置場所）から発見され、死因は溺死と検案された。

<p>気象・海象</p>	<p>気象：</p> <p>(1) 本船発見時の気象 天気 曇り、風向 南南西、風速 約5～8m/s、視界 良好</p> <p>(2) 風向及び風速</p> <p>① 友ヶ島灯台における観測値（海上保安庁）</p> <table border="1" data-bbox="678 728 1300 1467"> <thead> <tr> <th>日 時</th> <th>風 向</th> <th>風速 (m/s)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>28日1155</td><td>南</td><td>13</td></tr> <tr><td>1355</td><td>南</td><td>15</td></tr> <tr><td>1555</td><td>南</td><td>13</td></tr> <tr><td>1755</td><td>南</td><td>13</td></tr> <tr><td>1955</td><td>南</td><td>13</td></tr> <tr><td>2155</td><td>南</td><td>12</td></tr> <tr><td>2255</td><td>南</td><td>12</td></tr> <tr><td>2355</td><td>南</td><td>12</td></tr> <tr><td>29日0055</td><td>南</td><td>11</td></tr> <tr><td>0155</td><td>南</td><td>12</td></tr> <tr><td>0255</td><td>南</td><td>10</td></tr> <tr><td>0355</td><td>南</td><td>11</td></tr> <tr><td>0455</td><td>南</td><td>10</td></tr> <tr><td>0555</td><td>南</td><td>12</td></tr> <tr><td>0655</td><td>南</td><td>13</td></tr> </tbody> </table> <p>② 洲本における観測値（気象庁）</p> <table border="1" data-bbox="678 1523 1300 2027"> <thead> <tr> <th>日 時</th> <th>風 向</th> <th>風速 (m/s)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>28日2000</td><td>南南東</td><td>3.6</td></tr> <tr><td>2200</td><td>南南東</td><td>4.2</td></tr> <tr><td>29日0000</td><td>南南東</td><td>2.9</td></tr> <tr><td>0100</td><td>南南東</td><td>3.1</td></tr> <tr><td>0200</td><td>南南東</td><td>2.3</td></tr> <tr><td>0300</td><td>南南東</td><td>2.5</td></tr> <tr><td>0400</td><td>南南東</td><td>2.6</td></tr> <tr><td>0500</td><td>南南東</td><td>2.6</td></tr> <tr><td>0600</td><td>南南東</td><td>2.3</td></tr> <tr><td>0700</td><td>南</td><td>3.4</td></tr> </tbody> </table>	日 時	風 向	風速 (m/s)	28日1155	南	13	1355	南	15	1555	南	13	1755	南	13	1955	南	13	2155	南	12	2255	南	12	2355	南	12	29日0055	南	11	0155	南	12	0255	南	10	0355	南	11	0455	南	10	0555	南	12	0655	南	13	日 時	風 向	風速 (m/s)	28日2000	南南東	3.6	2200	南南東	4.2	29日0000	南南東	2.9	0100	南南東	3.1	0200	南南東	2.3	0300	南南東	2.5	0400	南南東	2.6	0500	南南東	2.6	0600	南南東	2.3	0700	南	3.4
日 時	風 向	風速 (m/s)																																																																																
28日1155	南	13																																																																																
1355	南	15																																																																																
1555	南	13																																																																																
1755	南	13																																																																																
1955	南	13																																																																																
2155	南	12																																																																																
2255	南	12																																																																																
2355	南	12																																																																																
29日0055	南	11																																																																																
0155	南	12																																																																																
0255	南	10																																																																																
0355	南	11																																																																																
0455	南	10																																																																																
0555	南	12																																																																																
0655	南	13																																																																																
日 時	風 向	風速 (m/s)																																																																																
28日2000	南南東	3.6																																																																																
2200	南南東	4.2																																																																																
29日0000	南南東	2.9																																																																																
0100	南南東	3.1																																																																																
0200	南南東	2.3																																																																																
0300	南南東	2.5																																																																																
0400	南南東	2.6																																																																																
0500	南南東	2.6																																																																																
0600	南南東	2.3																																																																																
0700	南	3.4																																																																																

	<p>(3) 警報、注意報の発表状況 28日から洲本市及び南あわじ市に強風、波浪注意報が発表されていたが、29日04時23分に強風注意報が解除された。</p> <p>海象：</p> <p>(1) 本船発見時 南から波高約2～3mのうねり</p> <p>(2) 潮流（29日友ヶ島水道）</p> <p> 転流時 02時02分</p> <p> 北流最強時 04時24分 1.1ノット（kn）</p> <p> 転流時 07時01分</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長は、長年、漁業に従事しており、毎年3月から4月にかけて2そうびきのいかなご漁を操業するほかは、底びき網漁を操業していた。</p> <p>本船の定係地である浦港には、本船のほか底びき網漁船が3隻係留しており、03時の出港の合図を待って出港する取り決めがあり、僚船の船長が29日02時40分ごろ浦港に赴いたときには、本船は既に出港しており、本船の出港時刻は、不明であった。また、僚船2隻は、風が強かったので待機した後、29日05時前に浦港を出港した。</p> <p>本船は、通常の航行時の速力が約8～9knであり、浦港から本船発見場所付近までの距離が約18海里であった。</p> <p>各船は、無線機を装備しているが、本事故発生当日には本船とは交信していなかった。</p> <p>本事故後の本船の状況は、次のとおりであった。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本船には、他船が衝突したような痕跡がなかった。 ・網口開口板は、船尾部に収納された状態であり、船尾甲板の前部にあるローラーには漁網が巻かれていた。 ・機関室への出入口は、操舵室後部右舷側及びエンジンケーシング後部左舷側の2か所にあった。 ・操舵室内の機関操縦ハンドルは、中立の位置にあり、エンジンケーシング後部の機関操縦ハンドルは、後進の位置にあった。 ・エンジンキーは差し込まれており、ONの位置にあった。 ・操舵室の下部及び同室後部のエンジンケーシング内は、機関室となっており、エンジンケーシング内に主機が据え付けられていた。また、主機の前部の空所には、燃料タンクが設置されていたが、空所の入口付近に移動していた。 ・船首甲板下には、魚倉などが5か所、船尾甲板下には、魚倉などが4か所あった。 ・船尾甲板の上部には、天幕が張られていた。 <p>船長は、機関室内で発見されたとき、ティーシャツとジャージを着ており、救命胴衣を着用していなかった。</p>

<p>分析</p> <p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象の関与 判明した事項の解析</p>	<p>不明 不明 あり</p> <p>本船は、29日02時40分以前に浦港を出港し、06時25分ごろ生石鼻灯台から184°3,020m付近において転覆した状態で発見されたこと、また、友ヶ島水道の潮流が北流時であり、友ヶ島灯台では南風が吹いていたことから、02時40分以前の出港時刻～06時25分ごろの間において、浦港を出港して由良瀬戸を通過した後、同瀬戸の南方まで航行中に転覆したものと考えられる。</p> <p>本船は、網口開口板が船尾部に収納されてローラーに漁網が巻かれた状態であったので、航行中に風速10m/sを超える南風と波浪を受けたことから、転覆したものと考えられる。</p> <p>船長は、溺死した。</p> <p>船長は、本船の機関室内で発見されたことから、本船が転覆した後に操舵室から機関室内に入り、溺水した可能性があると考えられるが、機関室内に入った状況及び溺水に至った状況を明らかにすることはできなかった。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、本船が、浦港を出港して由良瀬戸の南方まで航行中、風速10m/sを超える南風と波浪を受けたため、転覆したものと考えられる。</p>
<p>参考</p>	<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"> ・ 出漁前に気象情報を入手し、風が強い場合や荒天が予想されるときには、出漁を見合わせる。 ・ 出漁中に風が強くなった場合には、最寄りの安全な泊地に避難すること。 ・ 救命胴衣を着用すること。