

船舶事故調査報告書

平成24年3月1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
 委員 根 本 美 奈

事故種類	乗揚
発生日時	平成23年7月26日 16時45分ごろ
発生場所	鹿児島県志布志市志布志港 志布志港防波堤灯台から真方位107° 1,600m付近 （概位 北緯31° 28.2′ 東経131° 07.5′）
事故調査の経過	平成23年8月1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 進光丸、4.9トン KG3-31913（漁船登録番号）、個人所有 11.00m（Lr）×3.25m×1.20m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数35、平成2年12月29日
乗組員等に関する情報	船長 男性 53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59年4月26日 免許証交付日 平成19年5月14日 （平成24年5月13日まで有効）
死傷者等	負傷 1人（船長）
損傷	船体大破
事故の経過	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、志布志湾内で底びき網漁を行ったのち、平成23年7月26日13時30分ごろ操業を続けるつもりで鹿児島県肝付町内之浦湾に向けて西進したが、風速約10m/sの南西風が吹き出したことから志布志港へ帰航することとし、同港南方沖の枇榔島の東方へ向けて約5ノット（kn）の速力で自動操舵により北進した。</p> <p>船長は、底びき網の網口を広げるためのビームを甲板上に置いていたので、魚の選別作業の邪魔になると思い、左舷舷側内側の定位置へ格納することにした。</p> <p>船長は、船尾部で船首方を向き、ビームの片方の端を持ち上げ、左舷舷側内側の船首部及び船尾部に1か所ずつ設けられたビーム受け（長さ約30cm）に格納しようとしたところ、船体の動揺によりビームを船外へ落としそうになり、ビームを持って踏ん張ったものの体勢を崩し、15時02分～03分ごろ肝付町高崎の東方沖2海里（M）付近においてビームと共に落水した。</p> <p>本船は、無人で北進を続け、18時50分ごろ、志布志港内の岩場において、機関が運転され、無人の状態で乗り揚げているところを発見され</p>

	<p>た。</p> <p>海上保安庁は、通報を受けて本船の乗揚場所に到着したところ、本船は転覆しており、船長の捜索を開始した。</p> <p>船長は、落水後、ビームにつかまり、体力を消耗しないようにゆっくりと立ち泳ぎをしながら、顔に波しぶきがかからないように波を背にして漂流を続けていたところ、翌27日10時05分ごろ、高埼南東方沖7M付近において、航行中のタンカーに発見され、救助された。</p>								
気象・海象	<p>気象：天気 雨、風向 南西、風速 約10m/s（落水時）</p> <p>海象：波高 約0.4～0.8m、水温 約27℃</p>								
その他の事項	<p>船長は、救命胴衣を着用しておらず、Tシャツとジャージのズボンにオーバーオール型のカップを着用し、長靴を履いていたが、落水後、カップと長靴は脱ぎ捨てた。</p> <p>船長は、胸部打撲、脱水及び衰弱で3日間入院した。</p> <p>ビームは、FRP製の丸棒状の2本を継ぎ手で連結して1本にし、長さは約16mであり、連結部分が直径約25cmで両先端部分に向かうほど細くなる形状であった。</p> <p>船長は、平成2年に他船と衝突して転覆した事故によって落水し、約14時間漂流したのち救助された経験があったことから、落水後も落ち着いて行動することができた。</p> <p>船長は、非防水型の携帯電話を所持していたが、操舵室に置いていた。</p>								
分析	<table border="1"> <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> <p>本船は、高埼東方沖を志布志港へ向けて自動操舵により北進中、船長が漁具の片付け中に船体の動揺で体勢を崩して落水したことから、無人で航行を続け、志布志港内の岩場に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>本船は、約5knの速力で自動操舵により北進中、15時02～03分ごろ高埼東方沖2M付近で船長が落水したので、落水した場所と乗揚場所との間が約8.5Mであることから、16時45分ごろ乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、過去に長時間漂流した経験があったので冷静に行動することができたこと、ビームによって浮力が得られたこと、及び水温が高かったことから、救助された可能性があると考えられる。</p> </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	<p>本船は、高埼東方沖を志布志港へ向けて自動操舵により北進中、船長が漁具の片付け中に船体の動揺で体勢を崩して落水したことから、無人で航行を続け、志布志港内の岩場に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>本船は、約5knの速力で自動操舵により北進中、15時02～03分ごろ高埼東方沖2M付近で船長が落水したので、落水した場所と乗揚場所との間が約8.5Mであることから、16時45分ごろ乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、過去に長時間漂流した経験があったので冷静に行動することができたこと、ビームによって浮力が得られたこと、及び水温が高かったことから、救助された可能性があると考えられる。</p>
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	<p>本船は、高埼東方沖を志布志港へ向けて自動操舵により北進中、船長が漁具の片付け中に船体の動揺で体勢を崩して落水したことから、無人で航行を続け、志布志港内の岩場に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>本船は、約5knの速力で自動操舵により北進中、15時02～03分ごろ高埼東方沖2M付近で船長が落水したので、落水した場所と乗揚場所との間が約8.5Mであることから、16時45分ごろ乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、過去に長時間漂流した経験があったので冷静に行動することができたこと、ビームによって浮力が得られたこと、及び水温が高かったことから、救助された可能性があると考えられる。</p>								
原因	<p>本事故は、本船が、高埼東方沖を自動操舵により北進中、船長が漁具の片付け中に船体の動揺で体勢を崩して落水したため、無人で航行を続けて志布志港内の岩場に乗り揚げたことにより発生したものと考えられる。</p>								
参考	<p>今後の同種事故等による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"> ・救命胴衣を着用すること。 ・緊急時に救助要請ができるよう、防水型の携帯電話を常時所持すること。 								