

## 船舶事故調査報告書

平成24年7月26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8月17日 08時44分ごろ
発生場所	長崎県新上五島町 <sup>わかまつ</sup> 若松島イカヅチ鼻西方沖 新上五島町所在の <sup>ありふく</sup> 有福島灯台から真方位115°5,720m付近 (概位 北緯32°53.9′ 東経128°59.1′)
事故調査の経過	平成23年8月17日、本事故の調査を担当する主管調査官（長崎事務所）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	A 巡視艇 みねかぜ、26トン 134986、国土交通省 19.60m×4.50m×2.34m、鋼 ディーゼル機関2基、1,338kW（合計）、平成6年11月28日 B 漁船 <sup>まつ</sup> 松丸、0.3トン NS3-601565（漁船登録番号）、個人所有 4.32m（Lr）×1.48m×0.58m、FRP ガソリン機関（船外機）、漁船法馬力数30、昭和61年8月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 46歳 四級海技士（航海） 免許年月日 平成3年9月5日 免状交付年月日 平成22年1月21日 免状有効期間満了日 平成27年2月3日 航海士補A 男性 44歳 四級海技士（航海）（履歴限定） 免許年月日 昭和63年9月29日 免状交付年月日 平成22年3月18日 免状有効期間満了日 平成27年4月24日 B 船長B 男性 61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63年7月19日 免許証交付日 平成20年3月24日 (平成25年7月18日まで有効)
死傷者等	A なし B なし
損傷	A なし B 船外機が濡損、いけすの蓋が流失

<p>事故の経過</p>	<p>A船は、船長A及び航海士補Aほか3人が乗り組み、海事法令違反の取締り及び安全指導のため、長崎県五島列島沿岸海域でしよう戒業務を行っていた。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、船長Bの親族（以下「同乗者B」という。）を同乗させ、船首約0.15m船尾約0.35mの喫水で若松島イカツチ鼻西方沖において、2人とも救命胴衣を着用し、漂泊して釣りを行っていた。</p> <p>A船は、若松島原塚鼻北方沖を北東進中、船長Aが同島イカツチ鼻西方沖にB船を認めて安全指導を行うため、南東進してB船に接近し、平成23年8月17日08時27分ごろA船の船首とB船の船首が約3m離れて互いに向き合う態勢で停止した。</p> <p>航海士補Aは、A船の船首部でB船の船舶登録関係書類を確認したところ、法令違反の疑いがあることが分かり、船長BにB船をA船に接舷させるよう指示した。</p> <p>船長Bは、A船の左舷側の舷側を手でつかみながらB船を移動させ、同乗者Bが、B船の船首甲板に置いていたロープの先端をA船乗組員に渡したのち、ロープをB船の船首に結び、船長Bが、ロープの反対側を持って船尾に行き、右舷船尾の金属製リングにロープを通して結び目を入れ、ロープの端をA船乗組員に渡し、A船とB船が互いに左舷を接して船首の向きが逆になる態勢で接舷した。</p> <p>航海士補Aは、08時30分ごろ、船長BをA船に移乗させ、船長Bの事情聴取を船長Aに引き継いだ。</p> <p>船長Aは、操舵室下方のキャビンで船長Bからの事情聴取を行うこととし、「後を頼むよ」と乗組員に声をかけ、08時40分ごろキャビンに降りた。</p> <p>航海士補Aは、機関長と共にB船に残った同乗者Bから左舷側の甲板上で事情聴取を行っていたところ、機関士補から陸岸に近づいている旨の報告を受け、周囲を見渡して陸岸まで約100mと目測し、水路の中央部まで移動することとした。</p> <p>航海士補Aは、B船を接舷した状態で左舷機のクラッチを入れて機関回転数毎分約700の最低速力とし、左舵20°の当て舵を取り、西方に向かって徐々に増速しながら移動を開始した。</p> <p>B船は、A船に引かれ、右舷船尾のロープの結び目が解けてロープが伸出し、船尾がA船の舷側から徐々に離れ、右舷船尾の金属製リングに通っていたロープが張り、左舷側を航行方向に向けて横に引かれる状態となり、左舷船尾が海面近くまで沈み、右舷船尾がロープで上方向に引かれて左舷側に傾斜し、08時44分ごろ、約4ノット(kn)の対地速力となったとき、左舷側に転覆した。</p> <p>同乗者Bは、転覆した船内から自力で脱出し、救助された。</p> <p>B船は、A船乗組員により復原され、A船により若松島筒ノ浦の定係地にえい航された。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風向 南、風力 1～2  海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の中央期、潮流 北東流（流速不詳）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>航海士補Aは、ふだん、取締り等の対象船舶を海上で接舷させる際、係留の方法やロープの結び方を対象船舶の乗船者に指示することはほとんど</p>

	<p>なく、本事故当時もそれらのことについて指示しなかった。</p> <p>船長Bは、B船をA船に接舷する際、長さ約20m直径約12mmの化学繊維製ロープ1本を使用し、同乗者Bが船首に固縛したのち、同人から受け取ったロープの反対側をB船の右舷船尾の金属製リングに通して結び目を入れたものの、結び目はロープの端を引くと解ける状態であった。</p> <p>航海士補Aは、同乗者BがB船の船首に結んだロープの結び目を見てしっかり結んでいることを確認していたが、船長Bが右舷船尾に結んだロープの結び目は確認していなかった。</p> <p>船長Aや航海士補Aは、それまでも、取締り等の対象船舶を接舷した状態で船を移動したことがあった。</p> <p>航海士補Aは、船長Aから「後を頼むよ」と声をかけられたとき、代行船長のように全てを任されたと思った。</p> <p>A船及びB船は、接舷した状態でA船の船首が西方を向き、風潮流により北東方へ約0.2knの対地速力で圧流されていた。</p>								
分析	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; padding: 5px;">乗組員等の関与</td> <td style="width: 50%; padding: 5px;">A あり、B なし</td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;">船体・機関等の関与</td> <td style="padding: 5px;">A なし、B なし</td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;">気象・海象の関与</td> <td style="padding: 5px;">A あり、B あり</td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;">判明した事項の解析</td> <td style="padding: 5px;">A船は、若松島イカヅチ鼻西方沖において、B船と互いに左舷を接舷した状態で西方に移動する際、航海士補AがB船の係留ロープの固縛状況を確認していなかったことから、移動中にB船右舷船尾の結び目が解けて係留ロープが伸出して張り、B船が、左舷側を航行方向に向けて横に引かれる状態になり、左舷側に傾斜して転覆したものと考えられる。</td> </tr> </table>	乗組員等の関与	A あり、B なし	船体・機関等の関与	A なし、B なし	気象・海象の関与	A あり、B あり	判明した事項の解析	A船は、若松島イカヅチ鼻西方沖において、B船と互いに左舷を接舷した状態で西方に移動する際、航海士補AがB船の係留ロープの固縛状況を確認していなかったことから、移動中にB船右舷船尾の結び目が解けて係留ロープが伸出して張り、B船が、左舷側を航行方向に向けて横に引かれる状態になり、左舷側に傾斜して転覆したものと考えられる。
乗組員等の関与	A あり、B なし								
船体・機関等の関与	A なし、B なし								
気象・海象の関与	A あり、B あり								
判明した事項の解析	A船は、若松島イカヅチ鼻西方沖において、B船と互いに左舷を接舷した状態で西方に移動する際、航海士補AがB船の係留ロープの固縛状況を確認していなかったことから、移動中にB船右舷船尾の結び目が解けて係留ロープが伸出して張り、B船が、左舷側を航行方向に向けて横に引かれる状態になり、左舷側に傾斜して転覆したものと考えられる。								
原因	<p>本事故は、A船が、若松島イカヅチ鼻西方沖において、B船と互いに左舷を接舷した状態で西方に移動する際、航海士補AがB船の係留ロープの固縛状況を確認していなかったため、移動中にB船右舷船尾の結び目が解けて係留ロープが伸出して張り、B船が、左舷側を航行方向に向けて横に引かれる状態になり、左舷側に傾斜して転覆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"> <li>・ 小型船を接舷した状態で機関を使用する場合は、事前に、船長に報告した上、係留索の固縛状況を確認するとともに、小型船の乗船者を移乗させたのち、機関を小刻みに使用して係留索の緊張状態を確認しながら航行すること。</li> </ul>								