

船舶事故調査報告書

平成25年9月12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25年5月27日 02時34分ごろ
発生場所	長崎県五島市福江島北東方沖 五島市所在の赤ハエ鼻灯台から真方位093°4,350m付近 （概位 北緯32°44.9′ 東経128°55.7′）
事故調査の経過	平成25年5月27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	漁船 ^{はくよう} 博洋丸、4.8トン NS3-503400（漁船登録番号）、個人所有 11.40m (Lr) × 2.54m × 0.88m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数80、昭和62年9月10日
乗組員等に関する情報	船長 男性 60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51年4月23日 免許証交付日 平成23年4月8日 （平成29年4月2日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	全損
事故の経過	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、五島市^{かぼ}梶島周辺の漁場において、いか一本釣り漁を終え、定係地である五島市福江港に帰港するため、船長が操舵室の椅子に腰を掛けて手動操舵を行い、約4～5ノットの速力で南西進した。</p> <p>本船は、前部甲板に6個の魚倉が配置され、いずれも蓋で閉鎖されており、船首側から1番目の魚倉に氷を積み込み、2番目の魚倉は物入れとして使用し、3及び4番目の魚倉は左舷及び右舷にそれぞれ分割された生けすとなっていたが、本事故当時、3番目の魚倉を完全に閉鎖し、生けすとして使用していたのは4番目の2つの魚倉であった。</p> <p>本船は、風速約10～12m/sの南東風が吹く状況下、波を左舷方から受けながら南西進中、平成25年5月27日02時34分ごろ、波高約3mの波が後部甲板に打ち込み、後部甲板上にブルワークの高</p>

	<p>さまで海水が滞留して船尾側に傾いた。</p> <p>船長は、沈没の虞を感じ、陸岸へ近づこうとして右舵を取って針路を北に向け、携帯電話で118番通報して海上保安庁に救助を要請していたところ、赤ハエ鼻灯台東方沖において、更に船尾方から波を受けて一瞬のうちに転覆した。</p> <p>船長は、船内で脱出しようとしてもがいていたところ、上方に高さ約50cmの空間があることに気付き、そこで息継ぎをしながら、長靴を履いた足で船外への脱出方向を探し、数回にわたって脱出を試みた末に脱出できた。</p> <p>船長は、脱出後、本船の船底に上り、プロペラシャフトをつかんで体を支えながら救助を待っていたところ、本船が、椀島の風下側に漂流して海上模様が穏やかになったので、船首船底部へ移動して腰を下ろして救助を待った。</p> <p>船長は、通報を受けて現場へ到着した巡視船により、救助されて病院へ搬送された。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風向 南東、風速 約10～12m/s</p> <p>海象：潮汐 下げ潮（南南東流）の末期、潮高 約113cm（福江港）、波高 約1～2m</p> <p>長崎海洋気象台の地方海上予報、気象警報及び注意報の発表状況</p> <p>長崎西海上 26日14時40分発表 海上風警報 23時30分発表 海上強風警報</p> <p>五島市 26日15時54分発表 強風、波浪注意報</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長は、天気予報を携帯電話で確認していた。</p> <p>船長は、海上保安庁に救助を要請する際、使用中のGPSプロッターによる位置情報を伝えた。</p> <p>船長は、北方の島が最も近い陸地だと思った。</p> <p>船長は、漁場が港から近く、島の沿岸部でもあるので、これまでの経験から天候の悪化を知ってからも安全に帰航できると思っていた。</p> <p>船長は、ふだん、04時ごろまで操業していたが、27日は風が強くなってきたので、02時ごろ操業を終えた。</p> <p>船長は、救命胴衣を着用していなかった。</p> <p>船長が救助された場所は、本事故発生場所の北東方1,150m付近であった。</p> <p>船長は、本事故発生前まで、波高約3mの波は認めなかった。</p> <p>本船の水線からブルワーク上端までの高さは、船首先端で約1.73m、船尾後端で約1.05mであった。</p> <p>本船のブルワークの高さは、2番目の魚倉付近で約85cm、操舵室前端付近で約65cm、操舵室後端付近で約60cm、船尾付近で約66cmであった。</p>

	<p>本船は、氷を約50kg積み込んで出港した。</p> <p>本船は、燃料のA重油が約200ℓ残っていた。</p> <p>本船は、甲板排水口（7cm×4cmのだ円形）が両舷にそれぞれ5個設置されていた。</p> <p>本船は、操舵室の出入口を常時開放していた。</p> <p>本船の生けすは、船外の海水が出入りしていた。</p> <p>本船は、本事故後、五島市奈留港までえい航されて陸揚げされた。</p> <p>船長は、本事故発生場所付近では、南寄りの風のときは、潮の流れによってふだんより大きな波が立つと思っていた。</p> <p>本事故発生場所は、田ノ浦瀬戸の東方沖の海域である。</p> <p>九州沿岸水路誌によれば、田ノ浦瀬戸の潮流は次のとおりである。</p> <p>上げ（下げ）潮流は北北西（南南東）方へ流れ、瀬戸の中央部では流速は5knに達する。</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>あり</p> <p>なし</p> <p>あり</p> <p>本船は、海上強風警報が発表されていた状況下、福江島北東方沖を南西進中、左舷方から波高約3mの波が後部甲板に打ち込み、海水が滞留して船尾側に傾いたことから、陸岸へ近づこうとして右舵を取って針路を北に向けたが、更に船尾方から波を受けて転覆した可能性があると考えられる。</p> <p>船長は、携帯電話を所持しており、本事故発生直前に救助要請を行うことができたことから、救助につながったものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、本船が、福江島北東方沖を南西進中、左舷方から波高約3mの波が後部甲板に打ち込み、海水が滞留して船尾側に傾いたため、更に船尾方から波を受け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>
<p>参考</p>	<p>今後の同種事故等の再発防止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"> ・ 荒天が予想される場合は、出港を中止するか、波が高くなる前に操業を中止して帰港すること。 ・ 救命胴衣等の着用を徹底するとともに、適切な着用を心掛けること。