

船舶事故調査報告書

平成25年1月31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24年2月15日 08時17分ごろ |
| 発生場所 | 長崎県新上五島町中通島北西方沖 長崎県 ^{おぢか} 小値賀町所在の五島 ^{しろせ} 白瀬灯台から真方位189°6,200m付近 （概位 北緯33°07.7′ 東経128°47.6′） |
| 事故調査の経過 | 平成24年2月15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 ^{じっしょう} 実昌丸、19トン SA2-1727（漁船登録番号）、個人所有 19.02m (Lr) × 3.81m × 1.45m、FRP ディーゼル機関、603kW（動力漁船登録票による）、昭和62年9月21日 |
| 乗組員等に関する情報 | 船長 男性 57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50年12月19日 免許証交付日 平成19年7月17日 （平成25年2月4日まで有効） |
| 死傷者等 | 軽傷 2人（船長及び甲板員A） |
| 損傷 | 全損（廃船処理） |
| 事故の経過 | 本船は、船長、甲板員A及び甲板員Bが乗り組み、長崎県五島列島北西方沖の漁場におけるいか釣り漁を終えて同漁場を発進し、船長が、単独で船橋当直に当たり、GPSプロッターと1.5海里レンジとしたレーダーを使用し、速力約9ノットで自動操舵により新上五島町 ^{あおかた} 青方港に向けて南東進した。 本船は、前部甲板に7個の魚倉が縦列に配置され、いずれも蓋で閉鎖されており、船首側から1番目の魚倉は物置として使用し、2、3番目の魚倉に氷を、4、6、7番目の魚倉に空の発泡スチロール製の箱をそれぞれ積み込み、5番目の魚倉に1箱当たりイカ20杯（重さ約4kg）と氷を入れた発泡スチロール製の箱約100個を隙間なく積み込んでいた。 |

| | |
|---------------|--|
| | <p>また、前部甲板上船首側に同様にイカと氷を入れた発泡スチロール製の箱約90個を横2列の5段積みになっていた。</p> <p>本船は、風速約12m/sの北風が吹き、北方向からのうねりと波高約2.5mの波を左舷後方から受けながら南東進中、平成24年2月15日08時17分ごろ、小値賀町杓子岩^{しやくし}南方沖に差し掛かった頃、波とうねりに船体を持ち上げられ右舷側に傾斜し、波の斜面を倒れ込むようにして滑り落ちた。</p> <p>本船は、海水が右舷舷側を越えて右舷甲板に流入したので、船長が機関の回転数を下げて減速するとともに、自動操舵から手動操舵に切り換えて右舵を一杯に取ったが、船体姿勢が回復することなく、右舷側を下にして横倒しの状態で転覆した。</p> <p>船長は、海に飛び込んだのち、本船にはい上がり、また、甲板員A及び甲板員Bは、船尾側にある船員室で仮眠中であったが、本船が右舷側に傾斜したので危険を感じて左舷側の外板上に脱出し、甲板員Bは、携帯電話（防水型）で118番通報して海上保安庁に救助を要請した。</p> <p>本船は、転覆して約3～5分経過したのち、横倒しの状態から船底を上にした態勢になった。</p> <p>乗組員は、転覆した船体につかまっていたところ、通報を受けて現場へ到着した長崎県及び海上保安庁のヘリコプターにより救助されて病院へ搬送され、船長及び甲板員Aが低体温症と診断された。</p> |
| <p>気象・海象</p> | <p>気象：天気 雪混じりの雨、風向 北、風力 6、視界 良好</p> <p>海象：波高 約2.5m、うねりの方向 北</p> <p>長崎海洋気象台の地方海上予報の発表状況</p> <p>長崎西海上 15日05時35分発表 海上風警報</p> |
| <p>その他の事項</p> | <p>船長は、天気予報を船舶電話で確認していた。</p> <p>船長は、ふだん、波高の予報が3m以上であったら出漁を見合わせるようにしていた。</p> <p>船長は、青方港での水揚げを終えたら、すぐに漁場に戻るつもりであった。</p> <p>乗組員は、全員救命胴衣を着用していなかった。</p> <p>本船の喫水は、船首約1.10m、船尾約2.50mであり、水線から船首先端までの高さは約3.15m、船尾後端で約2.05mであった。</p> <p>本船のブルワークの高さは1番目の魚倉付近で約1.37m、操舵室前端付近で約1.15mであった。</p> <p>本船は、燃料のA重油が約6kl、清水が約3kl残っていた。</p> <p>本船は、甲板排水口が両舷にそれぞれ7個設置されていた。</p> <p>本船は、航行中、操舵室、機関室及び船員室の出入口を全て閉鎖していた。</p> |

| | |
|---|--|
| | <p>本船の機関は、横倒し状態となったときに停止した。</p> <p>本船の前部甲板上船首側に積んでいた発泡スチロール製の箱は、横幅一杯、ブルワークを利用して隙間なく積み込んでいたので荷崩れを起こさなかった。</p> <p>本船は、僚船により青方港までえい航されて引き起こされた。</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>あり</p> <p>なし</p> <p>あり</p> <p>本船は、海上風警報が発表されていた状況下、杓子岩南方沖を南東進中、左舷後方から波を受けて右舷側に傾斜したとき、海水が右舷舷側を越えて流入し、甲板に滞留して傾斜したことから、転覆した可能性があると考えられる。</p> <p>甲板員Bは、防水型の携帯電話を所持しており、救助要請を行うことができたことから、冬期であったが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、本船が、杓子岩南方沖を南東進中、左舷後方から波を受けて右舷側に傾斜したとき、海水が右舷舷側を越えて流入し、甲板に滞留して傾斜したため、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"> ・針路を波の方向に対して適当な角度に保持し、速力を調整して動揺を減少させること。 |