

船舶事故調査報告書

平成26年2月20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9月29日 05時30分ごろ
発生場所	熊本県天草市天草下島西方沖 天草市所在の大江港灯台から真方位276° 18.5km付近 （概位 北緯32° 20.1′ 東経129° 47.6′）
事故調査の経過	平成25年10月2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 第十八金比良丸、9.98トン KM2-3527（漁船登録番号）、個人所有 11.97m (Lr) × 3.30m × 1.06m、FRP ディーゼル機関、331.00kW、昭和57年1月24日 第293-13725号（船舶検査済票の番号）
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52年3月18日 免許証交付日 平成23年11月15日 （平成29年2月12日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	全損
事故の経過	<p>本船は、船長ほか甲板員4人が乗り組み、天草下島西方の天草灘での棒受網漁を終え、天草市牛深漁港<small>うしぶか</small>に帰るため、船長が手動操舵を行い、天草市の桑島と大島の間に向けて約7ノットの速力で南東進した。</p> <p>本船は、風速約7～8m/sの南寄りの風が吹く状況下、波を船首から受けながら航行中、平成25年9月29日05時30分ごろ、船首から大量の海水が甲板上に打ち込んで右舷側に傾き、右舷ブルワークが海面下に没した。</p> <p>船長は、とっさに居住区のある後部に向けて声を掛けるとともに、右舵を取り、クラッチを中立にして減速したが、船体の傾きは回復しなかった。</p> <p>船長は、後部甲板にいた甲板員4人と共に操舵室右舷側外壁とブル</p>

	<p>ワークとの間の甲板に積み込んであった網を海に投棄し、船体の傾きを回復しようとしたが、網は波に押し戻されて投棄することができなかった。</p> <p>船長は、網の投棄を諦めて操舵室に戻り、漁業無線で救助を呼び掛けているうちにマイクを水没させ、また、次第に船体の傾きが大きくなったため、左舷側の窓から脱出して横倒しとなった船体上に移動し、甲板員の4人は、海に飛び込んだ後、本船にはい上がって救助を待った。</p> <p>本船は、しばらくして横倒しの状態から船底を上にした態勢となった。</p> <p>乗組員は、漁業無線による救助要請を聞いて現場へ到着した僚船に救助され、牛深漁港へ搬送された。</p> <p>本船は、巡視船に牛深漁港までえい航されて引き起こされた。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風向 南、風速 約7～8m/s、視界 良好 海象：波高 約1m 日出時刻：06時13分 長崎海洋気象台の地方海上予報の発表状況 長崎西海上 海上警報なし</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船は、船首部には船首倉が、前部甲板下には9個の魚倉がそれぞれ配置されており、船首側から4番目の魚倉は左舷、中央及び右舷に、5番目の魚倉は左舷2個及び右舷1個（容量的には左舷の2個を合わせた程度）にそれぞれ分割され、いずれも木製の蓋をしていた。</p> <p>また、後部甲板下は、船首側から機関室、居住区及び舵取機室が配置されていた。</p> <p>本事故当時の本船の積載状況は、次のとおりであった。</p> <p>(1) 船首側から1番目の魚倉に約1.0t、3番目の魚倉に約1.8t、4番目の左舷の魚倉に約0.5t及び中央の魚倉に約1.3tの漁獲物（イワシ）を氷水と共に満載状態にして積載していた。</p> <p>(2) 居住区には、清水を約0.2t積載し、また、燃料油タンクには、軽油を約1.2kl積載していた。</p> <p>船長は、携帯電話の気象サイトで気象情報を確認していた。</p> <p>船長は、前部甲板への波の打ち込みを軽減するため、2番目の魚倉を空にしていた。</p> <p>船長は、先に帰り始めた僚船から、漁業無線により、風が強くなったので、注意するようにとの連絡を受けた。</p> <p>船長は、航行中、波しぶきが操舵室前面にかかるようになったので、それまで腰を掛けていた椅子を片付けて海上模様の悪化に備えた。</p> <p>船長は、操舵室の横の窓から、白波が立っている様子をうっすらと</p>

	<p>見ることができた。</p> <p>乗組員は、救命胴衣を着用していなかった。</p> <p>本船は、本事故が発生するまで、大量の海水が甲板上に打ち込むことはなかった。</p> <p>本船は、棒受網漁の漁法の形態から、風が穏やかな日に出漁していた。</p> <p>本船の左舷甲板には、網を広げるための2本の張出棒（FRP製の丸棒状、長さは約10m、直径は約30～15cmであり、先端部に向かうほど細くなる形状）を棒受けにロープで固定し、格納していた。</p> <p>本船の右舷甲板には、揚網用の丸棒状のローラーが設置されていた。</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2.0m、船尾後端で約1.6mであった。</p> <p>本船の甲板からのブルワークの高さは、1番目の魚倉付近で約95cm、操舵室の前端及び後端付近で約78cm、船尾付近で約70cmであった。</p> <p>本船は、両舷にそれぞれ甲板排水口（直径約7cmの円形）が2個、ブルワークの下端の排水口（縦約6cm、横約16cmのほぼ長方形）が3個及びブルワークの下部の排水口（直径約9cmの円形）が2個設置されていた。</p> <p>魚倉の蓋は、これまで前部甲板上に海水が滞留しても外れたことはなかった。</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>なし</p> <p>なし</p> <p>あり</p> <p>本船は、風速約7～8m/sの南寄りの風が吹く状況下、天草下島西方沖を南東進中、船首から甲板上に波が打ち込み、海水が滞留して右舷側に傾いたことから、転覆した可能性があると考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、本船が、天草下島西方沖を南東進中、船首から甲板上に波が打ち込み、海水が滞留して右舷側に傾いたため、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"> ・天候悪化の兆しがあった場合は、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。