

船舶事故調査報告書

平成26年2月27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11月5日（火） 09時00分ごろ
発生場所	長崎県西海市沖裸島北東方沖 西海市所在の田島灯台から真方位301°3,500m付近 （概位 北緯33°01.4′ 東経129°47.0′）
事故調査の経過	平成25年11月6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 モーターボート 翔哉丸、5トン未満 292-26618長崎、個人所有 4.95m (Lr) × 1.52m × 0.64m、FRP ガソリン機関（船外機）、29.40kW、昭和60年9月
乗組員等に関する情報	船長A 男性 53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 平成9年12月18日 免許証交付日 平成24年2月1日 （平成29年12月17日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	船外機が濡損、いけす、物入れの蓋及び錨を流失
事故の経過	A船は、船長Aが、1人で乗り組み、長崎県大村湾北西部の沖裸島北方沖200m付近において、船尾からパラシュート型シーアンカー（以下「パラアンカー」という。）を入れ、船首を西南西方に向けて漂泊し、潮流により、東南東方へ圧流されながら、釣りを行っていた。 沖裸島の周辺には、A船が釣りを始めた頃、約10隻の釣り船等がいた。 船長Aは、ふだん、白波が立ち始めれば、安全のため、早めに帰るようしていた。 船長Aは、釣りに熱中していたところ、白波は余り立っていなかったものの、風が強くなってきたように感じ、ふだんの波の様子と違うと思い、周囲の状況を確認し、大きな波を認め、危険を感じたので、釣りをやめて帰ることとした。

	<p>沖裸島の周辺にいた約10隻の釣り船等は、いつの間にか2～3隻になっていた。</p> <p>A船は、沖裸島北東方沖において、船長Aが、釣り道具を片付けた後、船外機のクラッチを前進に入れ、ゆっくり前進しながら、パラアンカーのロープを2～3回手繰ったとき、平成25年11月5日09時00分ごろ、右舷船尾から波高約2mの波が船体中央部付近まで打ち込み、右舷側が沈んで左舷側が持ち上がり、一気に右舷側へ転覆した。</p> <p>船長Aは、海に投げ出されたが、船底につかまって救助を待った。</p> <p>付近で釣りをしていたモーターボート（船の長さ6.99m、以下「B船」という。）の船長（以下「船長B」という。）は、風が強くなり、波が高くなってきたので、帰ろうと思い、発進前に周囲を見渡したところ、09時10分ごろ、約50m離れた所に転覆しているA船を発見し、船底に人がつかまっていることを認め、救助に向かった。</p> <p>船長Bは、波が高く、A船の船尾からパラアンカーが流れていたため、A船の至近に接近できずにいたところ、B船の船首から船体中央部付近にかけて何度も波をかぶり、海水が船尾甲板上に約15cmの高さまで滞留していたが、数回にわたってA船への接近を試みた末、沖裸島の東方沖1km付近で09時50分ごろ船長Aを救助した。</p> <p>A船は、船長Bから連絡を受けた船長Bの親族の船で西海市諫崎船溜まりにえい航された。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 東北東、風速 約7～8m/s、視界 良好</p> <p>海象：波向 東北東、波高 約2m、潮汐 上げ潮の中央期、潮流 東南東流（流速不詳）、月齢 1.6（大潮）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>A船は、操舵室等の甲板上の構造物がない小型船舶であり、船首甲板の右舷側に重量約10kgの錨を備え、甲板下の船体中央部に左右両舷がつながったいけす及び船尾部に物入れが設けられ、本事故当時、いけすには海水を入れており、物入れには中央にバッテリーが、左舷側にはガソリン約20ℓが入った燃料タンクがそれぞれあった。</p> <p>A船は、本事故当時、喫水が、船首尾共に約0.2mであり、乾舷が、船首約0.8m、船尾約0.3mであった。</p> <p>船長Aは、ふだんからパラアンカーを使用して釣りをしており、船首より船尾の方がロープを結ぶなどの作業が容易であったことから、船尾からパラアンカーを投入することが多かったものの、船外機が波をかぶるような状況のときは船首からパラアンカーを投入していた。</p> <p>船長Aは、ふだん、パラアンカーを揚収するのに約2分を要していた。</p> <p>船長Aは、ふだん、天気予報で風及び波の状況を確認し、また、大村湾を自宅から見渡して他船の出港状況を確認した上で出港しており、本事故当日もふだんと同様に天気予報及び他船の出港状況を確認していた。</p>

	<p>波の高さは、A船が沖裸島北方沖の釣り場に着いた頃には約50cmであり、本事故当時が約2mであったが、これまで、船長A及び船長B共に大村湾で波高約2mの波を見たことがなかった。</p> <p>海図W1231によれば、本事故発生場所の北西方沖約2海里の所には、外海から大村湾へつながる長崎県針尾瀬戸<small>はりお</small>の南口がある。</p> <p>九州沿岸水路誌によれば、針尾瀬戸では、大潮時の最大流速は10ノット以上に達することがある。</p> <p>本事故発生場所付近では、本事故当時、針尾瀬戸からの潮流が東南東方に流れ、潮流と東北東方からの波が合わさり、潮波<small>しおなみ</small>（強い海潮流のために起こる波であり、流向と風が反対のときには大きくなり、三角波が立つ。）と呼ばれる他の海域より大きな波が発生していた。</p> <p>船長Aは、本事故当時、ベスト型の救命胴衣を着用していた。</p> <p>船長Aは、防水型の携帯電話を救命胴衣の内ポケットに入れていたが、落水した際、携帯電話を紛失した。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象の関与 判明した事項の解析</p>	<p>あり あり あり</p> <p>A船は、沖裸島北東方沖において、船尾からパラアンカーを投入して漂泊中、波高約2mの波が発生するようになっていたが、船長Aが、釣りに注意を向けていたことから、波の状況に気付かずにいたところ、その後、危険を感じてパラアンカーを揚収していた際、右舷船尾から波高約2mの波が打ち込み、右舷側に転覆したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、A船が、沖裸島北東方沖において、船尾からパラアンカーを投入して漂泊中、波高約2mの波が発生するようになっていたが、船長Aが、釣りに注意を向けていたため、波の状況に気付かずにいたところ、その後、危険を感じてパラアンカーを揚収していた際、右舷船尾から波高約2mの波が打ち込み、右舷側に転覆したことにより発生したものと考えられる。</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"> ・パラアンカーは、波が高い状況においては、船尾から波が打ち込まないように船首から投入することが望まれる。 ・潮流の向きと風向が反対のときは、波が高くなることがあるので、波の状況に注意すること。 ・周囲の波及び他船の状況に注意するとともに、波が高くなってきた場合は早めに避難すること。 ・携帯電話は、落水時に紛失することのないように身に付けておくことが望ましい。