

船舶事故調査報告書

平成27年9月10日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 庄司邦昭（部会長）
 委員 小須田 敏
 委員 根本美奈

事故種類	転覆
発生日時	平成27年4月8日 11時00分ごろ
発生場所	佐賀県佐賀市早津江川河口南西方沖 早津江川口西灯台から真方位215°4,850m付近 （概位 北緯33°06.47′ 東経130°17.77′）
事故調査の経過	平成27年4月23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 照栄丸、4.1トン SA3-16412（漁船登録番号）、個人所有 11.98m(Lr)×2.58m×0.93m、FRP ディーゼル機関、264.78kW、平成元年6月22日 第290-34981号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 男性 52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56年10月28日 免許証交付日 平成24年5月29日 （平成29年6月18日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	操舵室、機関室等の各設備に濡損を生じて全損
事故の経過	本船は、船長ほか3人が乗り組み、早津江川河口南方沖ののり養殖漁場で‘のり網用の支柱’（以下「本件支柱」という。）の撤去作業を終え、平成27年4月8日10時45分ごろ佐賀市広江漁港に向けて帰途についた。 本船は、合計約276～286本の本件支柱（長さ10～11.5m、合計重量約3t）を横傾斜が生じないように舷側に沿って甲板上に積載し、固縛していた。 本船は、のり養殖漁場の作業区画を発進後、風速約7～8m/sの北北東風が吹く状況下、前方の水深が浅い海域に波高約1mの波が生じていたので、減速して約7～8km/hの速力（対地速力、以下同じ。）で手動操舵により西北西進した。 本船は、水深が浅い海域を通過し、船長が、波高が約0.5mにな

	<p>ったことを見て、様子を見ながら約23km/hに増速した。</p> <p>本船は、早津江川河口南西方沖を西北西進中、右舷斜め後方から波高約1mの波を受け、右舷船尾が波に持ち上げられて左舷側に傾斜した後、傾斜が戻らないので、船長が機関を中立にして左舵を取ったものの、左舷側への傾斜が増し、11時00分ごろ左舷側に転覆した。</p> <p>船長及び乗組員のうちの2人は、転覆した船内から脱出し、また、他の乗組員1人は、本船が転覆する際、海に飛び込み、4人全員が転覆した本船の船底に上がって救助を待っていたところ、近くにいた漁船が来援したので、同漁船に移乗して広江漁港に帰った。</p> <p>本船は、僚船により復原作業及び排水作業が行われ、僚船2隻に横抱きされて広江漁港に帰港した。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図 参照)</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 北北東、風速 約7～8m/s</p> <p>海象：波高 約0.5～1m</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長は、毎年、2,640本の本件支柱を約7～8日かけて撤去しており、これまでに最高で約400本の本件支柱を積んだことがあった。</p> <p>船長は、本事故当日が本件支柱撤去作業の初日であり、出港前に天気予報を確認したところ、午後は風が強くなる旨の予報であったので、午前中にできる範囲で同作業を実施する予定で出港した。</p> <p>周囲で本件支柱撤去作業を行っていた僚船の多くは、本事故当日、波が高かったのを早めに帰航していた。</p> <p>本件支柱は、操舵室横付近では船尾甲板上約0.9mの高さまで積み上げられていた。</p> <p>本船は、ふだんの喫水が、船首約0.35m、船尾約1.30mであったが、本事故当時、本件支柱を積んだ状態で船首が浮上し、増速に伴って更に船首が浮上する状況であった。</p> <p>船長は、本事故時、波速の方が船速よりやや速いと感じていた。</p> <p>本船は、高さ約0.44mのブルワークが設けられており、本事故当時、ブルワーク下端部の放水口より下に喫水線があった。</p> <p>船長は、本事故後、操舵室前方の船尾甲板上に腰を掛けていた乗組員から、本事故時に本船が左舷側へ傾斜した際、海水が船体中央部付近の左舷側ブルワーク上端を越えて船内に流入したことを聞いた。</p> <p>(写真1、写真2参照)</p>



写真1 前部甲板及び船尾甲板の状況

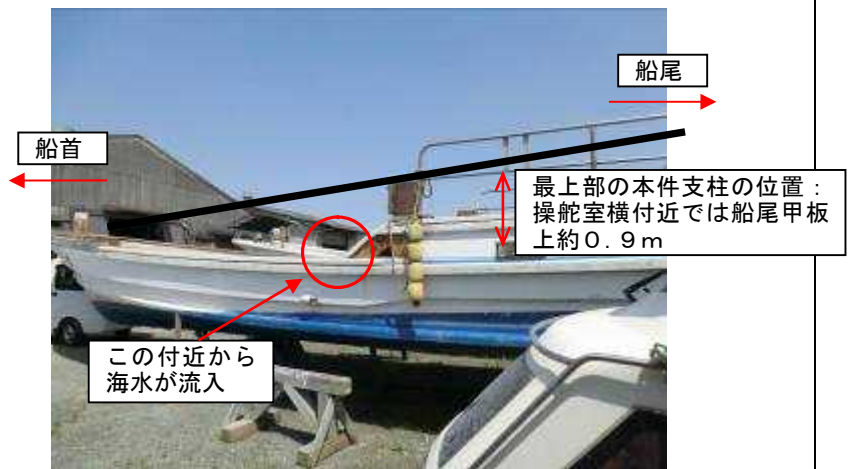


写真2 本件支柱の積み込み状況

船長及び乗組員の1人は、携帯電話を所持していたが、防水型ではなく、また、他の乗組員の1人は、操舵室内に携帯電話を置いていたので、本事故後、携帯電話で救助を要請することができなかった。

分析

乗組員等の関与
船体・機関等の関与
気象・海象等の関与
判明した事項の解析

あり
なし
あり

本船は、風速約7～8m/sの北北東風が吹き、波高約0.5～1mの波浪が生じている状況下、早津江川河口南西方沖において、合計重量約3tの本件支柱を甲板上に積載して航行中、右舷斜め後方から波浪を受けて左舷側に傾斜した際、ブルワークを越えて海水が流入したことから、転覆したものと考えられる。

本船は、合計重量約3tの本件支柱を甲板上に積載していたことから、乾舷が減少するとともに重心が上昇して復原力が低下していたものと考えられる。

船長は、水深が浅い海域を通過した後、波高が約0.5mになったので、機関を増速したものと考えられる。

本船は、増速したことから、船速が波速に近づき、船体が波頂にと

	どまる不安定な状態が続いた可能性があると考えられる。
原因	本事故は、本船が、風速約7～8m/sの北北東風が吹き、波高約0.5～1mの波浪が生じている状況下、早津江川河口南西方沖において、合計重量約3tの本件支柱を甲板上に積載して航行中、右舷斜め後方から波浪を受けて左舷側に傾斜した際、ブルワークを越えて海水が流入したため、転覆したことにより発生したものと考えられる。
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"> ・ 甲板上に物を積んで航行する場合には、船体の安定性を考慮すること。 ・ 天候の悪化が予想されるときには、早めに帰航すること。 ・ 緊急時に救助要請ができるよう、防水型の携帯電話を常時身に付けておくことが望ましい。

付図1 事故発生経過概略図

