

船舶事故調査報告書

平成27年3月5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	乗揚
発生日時	平成26年11月26日 08時10分ごろ
発生場所	長崎県新上五島町 ^{にたくび} 似首漁港南方の海岸 新上五島町所在の ^{ままこせ} 継子瀬灯台から真方位311° 2,050m付近 (概位 北緯33° 00.8' 東経129° 05.5')
事故調査の経過	平成26年11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 第二 ^{うおのめ} 魚目丸、4.94トン NS3-65914（漁船登録番号）、新魚目町漁業協同組合 11.15m(Lr)×2.60m×0.75m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数50、昭和54年1月22日
乗組員等に関する情報	船長 男性 74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62年8月20日 免許証交付日 平成24年5月9日 (平成30年1月13日まで有効)
死傷者等	なし
損傷	船底外板に亀裂及び破口、舵が折損、機関が濡損
事故の経過	本船は、船長ほか甲板員4人が乗り組み、僚船と共に似首漁港北東方の定置網で操業を行った後、平成26年11月26日08時ごろ、新上五島町丸尾漁港に向けて帰航を始めたところ、同定置網の約50m沖に設置された灯浮標（以下「本件灯浮標」という。）が流失していることを知り、本件灯浮標を探すことにした。 本船は、似首漁港南方に設置された定置網（以下「本件定置網」という。）の北側において、海岸から約5m離れた所に本件灯浮標を発見して本件灯浮標及び本件灯浮標用アンカーの回収作業中、本件灯浮標用アンカーの回収が困難であったので、甲板員が「アンカーと本件灯浮標をつなぐロープ」（以下「アンカーロープ」という。）を切断した。 本船は、本件灯浮標等の回収作業中、北北東方からの風波により、似首漁港南方の海岸に向けて圧流され、アンカーロープを切断したと

	<p>きには、海岸までの距離が約2～3mになっていたもので、船長が機関を後進にかけたところ、アンカーロープがプロペラ軸に絡まり、機関が停止した。</p> <p>本船は、機関を始動して前進にかけたところ、プロペラ軸からアンカーロープが外れたものの、08時10分ごろ、似首漁港南方の海岸に乗り揚げた。</p> <p>甲板員の1人は、乗揚時の衝撃で左舷側から落水したが、歩いて海岸に上がり、船長及び他の甲板員3人も、海岸の岩に飛び移るなどして海岸に避難した。</p> <p>僚船は、本船が本件灯浮標を回収したところで、帰航を始めたが、本船が後ろから航行して来ないので、本件定置網に引き返したところ、本船が乗り揚げていることを認め、乗組員が携帯無線機で所属漁業協同組合に事故の通報を行った。</p> <p>本船は、陸上から船首にロープを取って船固めが行われた後、天候の回復を待ち、12月5日に所属漁業協同組合の漁船により離礁作業が行われ、丸尾漁港にえい航された。</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 曇り時々雨、風向 北北東、風速 約8～10m/s 海象：波高 約2.5m、潮汐 上げ潮の中央期</p> <p>新上五島町では、11月26日04時41分に発表された強風波浪注意報が、本事故時も継続中であった。</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本件灯浮標は、海底に置かれた約100kgの石を入れた網2つをアンカーとして、直径約18mmで長さ約18mの浮揚性のアンカーロープでつながれていた。</p> <p>本船のふだんの喫水は、船首約0.3m、船尾約0.8mであった。</p> <p>本船は、錨を備えていなかった。</p> <p>船長は、本事故後、風波により圧流されないよう、本件定置網のブイに船首から係留索を取った上、後進して本件灯浮標の回収作業を行ってればよかったと思った。</p> <p>本船は、ふだん、僚船と2隻で操業しており、2隻のどちらかが携帯無線機を搭載していたが、本事故当時は僚船が搭載していたので、同無線機を搭載しておらず、乗組員も携帯電話を携帯していなかった。</p> <p>本船の乗組員は、本事故時、全員が救命胴衣を着用していなかった。</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・海象等の関与</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、強風波浪注意報が発表されている状況下、似首漁港南方の</p>

	<p>海岸付近において、流された本件灯浮標の回収作業中、切断した本件灯浮標用アンカーロープがプロペラ軸に絡んだことから、運航不能となり、風波により圧流されて同海岸に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、アンカーロープを切断したときには、海岸までの距離が約2～3mになっていたため、プロペラ付近の海面を確認せずに機関を後進にかけたことから、浮遊していたアンカーロープがプロペラ軸に絡んだ可能性があると考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、本船が、強風波浪注意報が発表されている状況下、似首漁港南方の海岸付近において、流された本件灯浮標の回収作業中、切断した本件灯浮標用アンカーロープがプロペラ軸に絡んだため、運航不能となり、風波により圧流されて同海岸に乗り揚げたことにより発生したものと考えられる。</p>
参考	<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"> ・ 風波が強い状況下において、海岸から近い場所で作業を行うときは、圧流の防止策を講じた上で作業を行うこと。 ・ 緊急時に対応するため、錨を備えておくことが望ましい。 ・ 小型船舶の暴露甲板で作業等を行うときは、救命胴衣の着用に努めること。 ・ 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携帯することが望ましい。

付図1 事故発生経過概略図

