

船舶事故調査報告書

平成27年3月26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	浸水
発生日時	平成26年9月22日 19時50分ごろ
発生場所	佐賀県唐津市相賀埼東方沖 <small>みなとほま</small> 湊浜港1号防波堤灯台から真方位135° 2,000m付近 （概位 北緯33° 30.73′ 東経129° 58.46′）
事故調査の経過	平成26年9月24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	海上タクシー <small>すえひろ</small> 末広丸、5トン未満 290-7437佐賀、個人所有 9.50m (Lr) × 2.15m × 0.89m、木 ディーゼル機関、40.45kW、昭和51年9月
乗組員等に関する情報	船長 男性 84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8月22日 免許証交付日 平成23年9月8日 （平成29年7月30日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	全損（浸水後に沈没）
事故の経過	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、乗客1人を乗せ、平成26年9月22日18時00分ごろ、唐津市湊浜漁港を出港し、同市高島漁港に向かった。</p> <p>本船は、高島漁港に18時40分ごろ到着し、用事を済ませた乗客を再度乗船させ、18時50分ごろ高島漁港を出港し、湊浜漁港への帰路についた。</p> <p>本船は、19時20分ごろ、唐津市高島西方沖を北進中、北西の風が強く、波も高い状況下、船体の上下動により、左舷船首方からの波を受けて船内に浸水するようになり、船長が、甲板下で溜まり始めた海水の音（ジャブジャブという音）を聞き、ビルジポンプで排水作業をしながら、一旦、唐津市大島北西方沖の唐津港西港内へ避難することにした。</p> <p>本船は、唐津港西港に避難して排水作業を続け、ある程度排水でき</p>

	<p>たところで、19時40分ごろ、再度、湊浜漁港に向けて唐津港西港内を発進した。</p> <p>本船は、相賀埼東方沖を船首に波をかぶりながら北進中、19時50分ごろ高い波が左舷船首方から打ち込み、船長が、客室で休んでいた乗客から客室の床に海水が溜まり始めたと言われ、船内に浸水していることを知り、航行を断念して118番通報を行った。</p> <p>本船は、海上保安庁に通報後に船首側から沈んで水船状態となり、船長と乗客は、客室の屋根に避難して待機していたところ、来援した巡視艇に救助され、湊浜漁港に搬送された。</p> <p>本船は、乗客及び船長の救助後に沈没し、24日、サルベージ船により海底から引き揚げられ、唐津市呼子町に搬送後、廃棄処分された。</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、風向 北西、風速 約7m/s、視界 良好</p> <p>海象：波高 約2～3m</p> <p>本事故当時、唐津地区に強風注意報が発表されていた。</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長は、湊浜漁港を出港する際、風が強く、波がやや高かったものの、出港に支障はないと判断し、高島に向け出航した。</p> <p>船長は、高島漁港を出港後、左舷船首方からの波をかぶりながら航行し、一旦、唐津港西港内に避難して船内に溜まった海水の排水作業を行い、ある程度排水できたことと、湊浜漁港に戻る乗客を乗せていることもあり、何とか同漁港まで戻ろうと思い、再度、航行を続けていた。</p> <p>本事故当時、操舵室及び客室の扉は閉まっていた。</p> <p>本船は、古い木造船で、港に係留中、大雨の翌日は、木甲板の隙間から船底に雨水が溜まり、その都度、排水作業を行っていた。</p> <p>本船は、平成21年12月より海上タクシーとしての不定期航路事業の届出を行っていたが、安全管理規程を定める際に届け出た運航航路は、唐津市^{かしわじま}神集島漁港と湊浜漁港間で、高島までの運航はできなかった。また、運航基準には、風速10m/s以上、波高1.5m以上では発航を中止すること、及び、航行の可否判断について、船体の動揺等により安全な運航が困難となるおそれがあると認められた場合は、目的港への航行の継続を中止し、反転、避泊又は臨時寄港の措置をとらなければならないと記載されていた。</p> <p>海図W188（唐津湾）によれば、本事故発生海域の相賀埼東方沖は、陸岸に向かって水深が急激に浅くなっている。</p> <p>気象庁ホームページによれば、うねりは、水深の浅くなっている海岸付近では、海底の影響を受けやすく、沖から来たうねりが急激に高くなることもある。</p> <p>船長及び乗客は、本事故時、本船が、浸水から短時間で沈み始めた</p>

	<p>ので、船内に備え付けていた救命胴衣を着用することができなかつた。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析</p>	<p>あり</p> <p>あり</p> <p>あり</p> <p>本船は、相賀埼東方沖を北進中、左舷船首方から打ち込む高い波を受け続けたことから、海水が滞留し、船内に浸水したものと考えられる。</p> <p>本船は、唐津港西港から湊浜漁港に向けて北進中、相賀埼沖を通過する頃に陸岸に遮られていた北西の風波を左舷船首方から直接受ける状況となり、高い波が打ち込んだものと考えられる。</p> <p>船長は、高島西方沖で海水が滞留し、船内に浸水するようになり、運航基準を超える海象状況であったものの、唐津港西港内である程度の排水を行ったこと、湊浜漁港に戻る乗客を乗せていたこと、相賀埼までは陸岸の陰になる上に、相賀埼から湊浜漁港までは約2kmの距離であったことから、何とか同漁港まで戻ることができると思い、湊浜漁港に向けて唐津港西港を出港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、相賀埼東方沖を北進中、左舷船首方から打ち込む高い波を受け続けたため、海水が滞留し、船内に浸水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"> ・ 運航基準を遵守し、乗客の安全を第一に考えた航行に努めること。 ・ 海上が時化模様となった際、早めの避難行動をとること。

付図1 事故発生経過概略図

