

## 船舶事故調査報告書

平成30年10月24日  
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決  
 委員 佐藤 雄二（部会長）  
 委員 田村 兼吉  
 委員 岡本 満喜子

事故種類	転覆
発生日時	平成29年12月16日 11時45分ごろ
発生場所	長崎県対馬市厳原港南東方沖 豆酸埼灯台から真方位111°20.8海里（M）付近 （概位 北緯33°58.7′ 東経129°33.4′）
事故の概要	漁船第三十勢成丸は、南東進中、転覆した。
事故調査の経過	平成29年12月21日、本事故の調査を担当する主管調査官（門司事務所）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。
<b>事実情報</b> 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 第三十勢成丸、7.3トン NS2-13837（漁船登録番号）、美津島町高浜漁業協同組合 13.18m（Lr）×3.05m×1.00m、FRP ディーゼル機関、421kW、平成元年11月3日 第292-42944号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 男性 40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 平成15年12月8日 免許証交付日 平成25年11月22日 （平成30年12月7日まで有効） 甲板員 男性 37歳
死傷者等	なし
損傷	全損
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 北北西、風力 4、視界 良好 海象：波高 約2.5～3.0m 長崎県壱岐市及び対馬市には、平成29年12月16日04時46分に強風波浪注意報が発表され、本事故当時も継続中であつた。
事故の経過	本船は、船長及び甲板員が乗り組み、はえ縄漁を行う目的で、平成29年12月15日16時30分ごろ対馬市高浜漁港を出港し、19時ごろから同市下島西方沖約9M付近で漁の餌に使ういか釣りをを行った後、24時ごろ下島と壱岐市壱岐島との中間付近にある七里ヶ曾根と呼ばれる漁場に向けて移動を開始し、16日02時30分ごろ同漁場に到着した。

本船は漂泊し、船長及び甲板員が休息をとり、06時30分ごろからはえ縄漁の操業を開始し、枝縄35本を取り付けた長さ約550mの幹縄を8本連結して投縄したのち、08時30分ごろから揚縄を開始した。

本船は、縄を3つまたは4つ揚げた10時00分ごろ、船長が予想より早めに風波が増勢していることに気付き、11時30分ごろぶり約150匹を漁獲して操業を終え、高浜漁港に向けて七里ヶ曾根の東北東側を発進した。

本船は、発進時、左舷船首側の魚倉に漁獲物のぶり約20匹、同魚倉の船尾側に隣接する前部甲板の船首側から1列目の魚倉2区画にぶり約40匹、同2列目及び3列目の魚倉4区画にぶり約90匹が入れられていて、ぶり約150匹の総重量は約1tであった。

本船は、約7～8ノットの対地速力で手動操舵により北西進していたところ、正船首方から大きな波しぶきを受けるようになったので、船長が、航行を中断して甲板員とともに左舷船首側の魚倉に入れていたぶり約20匹を前部甲板の船首側から1列目の魚倉に移動させた。

船長は、漁獲物の移動を終えて再び発進し、ゆっくりと増速しながら北西進中、船首方から波が打ち込んで、操舵室から船首方が見えなくなり、その後、左舷船首方から連続する波の打ち込みを受けて甲板上に海水が滞留し、本船が左舷側に傾斜する状況となって転覆の危険を感じたことから、漁業無線を使って本船の概位と状況を僚船に知らせ、救助を求めた。

船長は、右に反転して追い波状態で航行することで甲板上に打ち込んだ大量の海水を排水口から排水することとし、ゆっくりと右転して船首を南東に向けた。

本船は、左舷側への傾斜が戻らないまま船尾から風浪を受けて南東進中、左舷側にゆっくりと大傾斜し、左舷側舷縁を越えて海水が流入を始めたので、船長が、航行しながらの排水を断念して主機を中立運転とし、操舵室後部の出入口付近に船尾方を向いて座った状態で喫煙していた甲板員に転覆の危険を知らせ、海に飛び込むこととした。

本船は、船長が、操舵室に置いていた救命胴衣を甲板員に着用させて船尾端から海へ飛び込ませ、甲板員に続いて海へ飛び込んだ後、11時45分ごろ左舷側に転覆した。

船長及び甲板員は、転覆した本船に泳いで戻り、船底に上がって救助を待っていたところ、駆けつけた僚船により救助された。

本船は、後日、船舶所有者が手配した船に引き起こされた後、美津島町高浜漁業協同組合所属の漁船により高浜漁港までえい航されたものの、濡損等により全損となり、解撤処分となった。

(付図1 事故発生場所概略図、写真1 本船(左舷船首方から撮影)、写真2 本船(左舷船尾方から撮影)、写真3 本船(船首及

	び前部甲板)、写真4 本船(前部甲板の船首側から2列目及び3列目の魚倉) 参照)
その他の事項	<p>船長は、はえ縄漁を行う際、幹縄を10本連結して使用していたが、16日昼から時化るとの気象情報を入手していたので、本事故時、揚縄が早めに終わるよう、連結する幹縄を8本に減らしていた。</p> <p>本船は、前部甲板に横3列で魚倉が設けられていて、各列の魚倉は中央の隔壁で左右に分割されており、船首側から1列目の魚倉2区画には氷が入れられ、船首側から2列目及び3列目の魚倉4区画は船底の蓋が開放されて、海水が自由に出入りできる状況であった。</p> <p>船長は、操業を終えて帰航を始めた頃、漁業無線を通して、先航していた僚船から、波があつて危ないので甲板上を片付けたかどうかを問われ、片付けた旨を答えていた。</p> <p>船長は、海に飛び込んだ際、救命胴衣を着用していなかった。</p> <p>本船を救助した僚船は、高浜漁港に向けて帰航中、漁業無線で本船からの救助要請を受け、レーダーで2.5M離れた本船の映像を確認し、反転して救助に向かった。</p>
分析	
乗組員等の関与	あり
船体・機関等の関与	なし
気象・海象等の関与	あり
判明した事項の解析	<p>本船は、強風波浪注意報が発表されて風波が増勢する状況下、下島南東方沖で操業を続けていたため、操業を終えて北西進中、船首方から波を受けて甲板上に打ち込んだ海水が滞留し、船長が排水しようと針路を反転させて南東進を開始したものの、滞留した海水が自由水となって移動し、左舷側に大きく傾斜したことで舷縁を越えて更に海水が流入し、左舷側に転覆したものと考えられる。</p> <p>船長は、昼頃から時化ることを知っていたが、早期に操業を終えて帰港するか安全な海域に避難しなかったことから、帰航を開始後、海水が甲板上に打ち込む状況になったものと考えられる。</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、下島南東方沖で操業を続けていたため、操業を終えて北西進中、船首方から波を受けて甲板上に打ち込んだ海水が滞留し、船長が排水しようと針路を反転させて南東進を開始したものの、滞留した海水が自由水となって移動し、左舷側に大きく傾斜したことで舷縁を越えて更に海水が流入し、左舷側に転覆したものと考えられる。</p>
再発防止策	<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"> <li>・ 操業中、気象及び海象の悪化が予想される場合、甲板上に海水が打ち込んで船体のバランスを崩すことのないよう、気象の変化に注意し、移動時間も考慮して、早期に操業を終えて帰港するか安</li> </ul>

	全な海域へ避難すること。
--	--------------

いか釣り場所

付図1 事故発生場所概略図

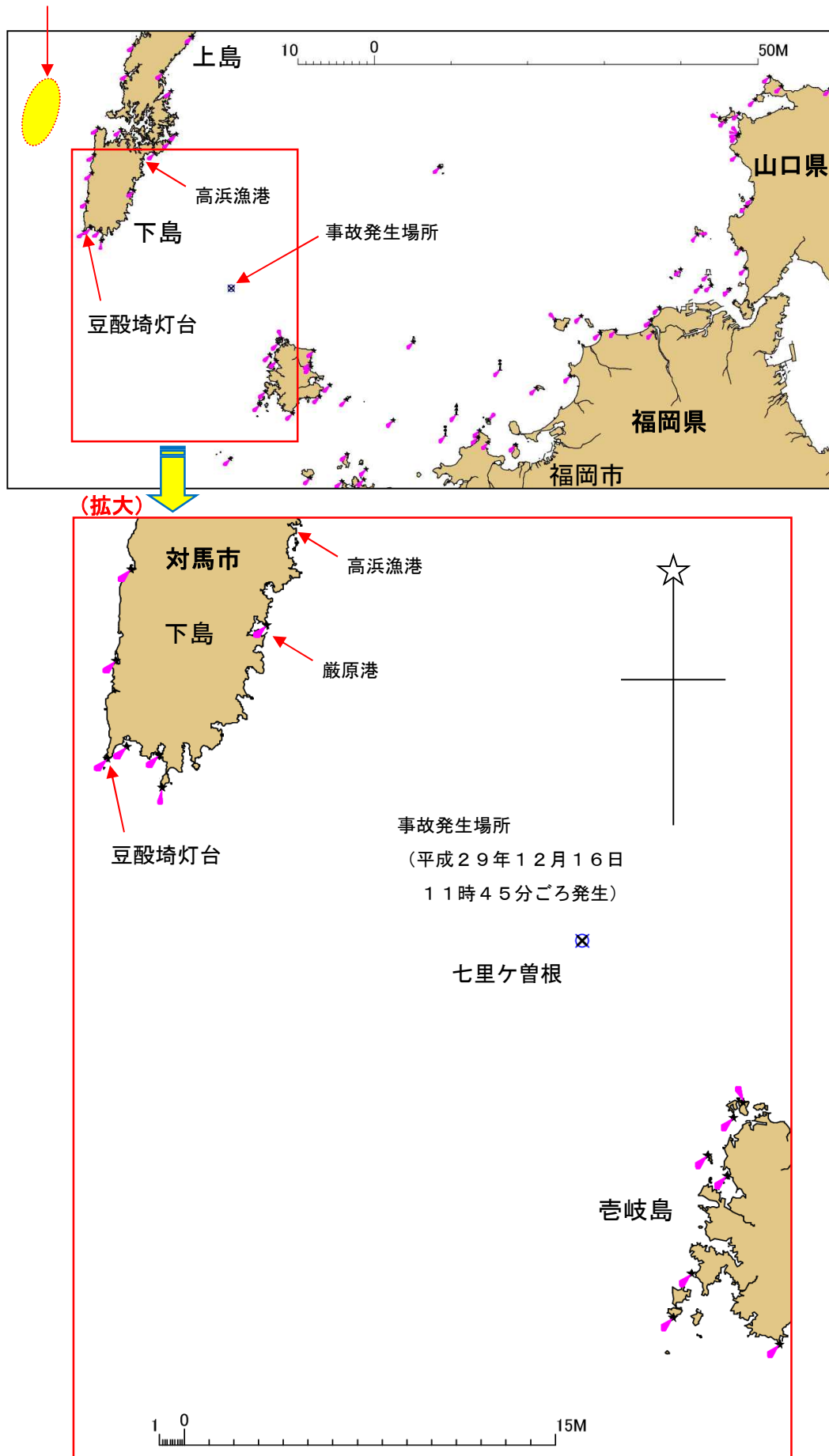


写真1 本船（左舷船首方から撮影）



左舷船首側の魚倉

写真2 本船（左舷船尾方から撮影）



写真3 本船（船首及び前部甲板）

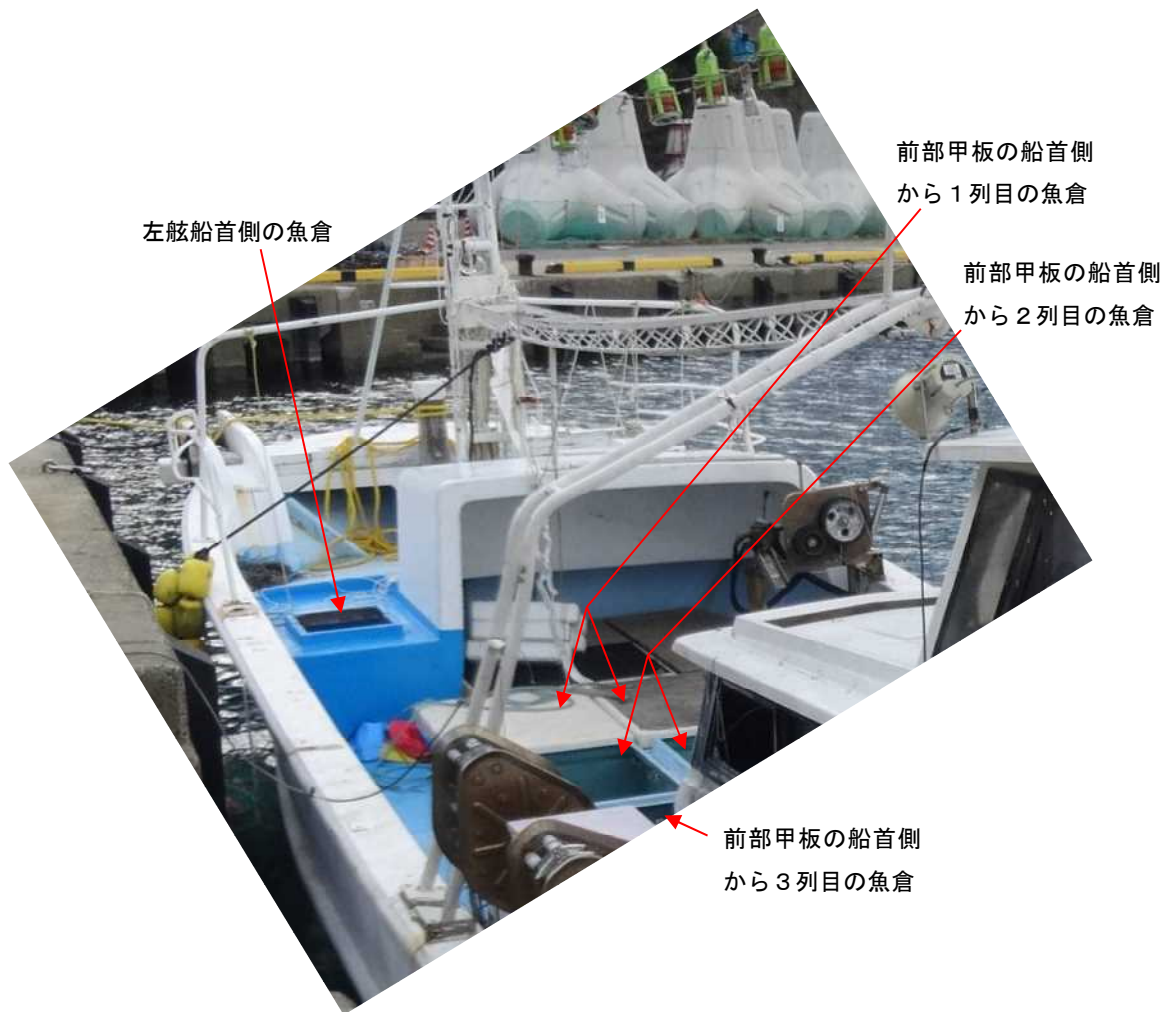


写真4 本船（前部甲板の船首側から2列目及び3列目の魚倉）

