

船舶事故調査報告書

平成30年5月16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10日 06時30分ごろ
発生場所	長崎県長崎市長崎漁港（三重地区）西方沖 大墓島 ^{おおひま} 大瀬灯台から真方位221°7海里（M）付近 （概位 北緯32°47.2′ 東経129°27.4′）
事故の概要	漁船第101哲丸 ^{てつ} は、東進中、転覆した。 第101哲丸は、主機等に濡損を生じた。
事故調査の経過	平成29年12月11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101哲丸、19トン NS2-14800（漁船登録番号）、有限会社柏木水産 17.88m（Lr）×4.13m×1.80m、FRP ディーゼル機関、625.18kW、昭和61年8月28日 第292-40995号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 男性 55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6年2月24日 免許証交付日 平成25年11月19日 （平成31年2月23日まで有効） 甲板員A 男性 48歳 一級小型船舶操縦士 免許登録日 平成21年9月24日 免許証交付日 平成26年4月22日 （平成31年9月23日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	主機等に濡損（全損）
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 南、風力 5、視界 良好 海象：波向 南、波高 約2.0m、潮汐 低潮時 日出時刻：07時14分ごろ 長崎西海上では、平成29年12月9日17時40分に海上風警報が発表され、本事故当時も継続中であった。

事故の経過

本船は、船長及び甲板員 A が乗り組み、まき網船団（以下「本船団」という。）の運搬船として、平成 29 年 12 月 9 日 13 時 30 分ごろ長崎県新上五島町中通島^{なかどおり}南東方沖の漁場に向けて長崎漁港（三重地区）（以下「新長崎漁港」という。）を出港した。

本船は、10 日 04 時 30 分ごろ、本船団による 2 回目の操業を終え、積込み作業の応援として網船から甲板員（以下「甲板員 B」という。）が移乗し、新長崎漁港に向け、中通島^{ふくみ}福見^{ふくみ}南東方沖約 5.5 M の漁場を出発し、船長が、手動操舵により東進を開始した。

本船は、甲板員 A 及び甲板員 B が甲板上の清掃等の作業を行いながら、波が甲板上に被^{かぶ}らない程度の速力で航行し、同作業終了後の 05 時 00 分ごろ、約 8.8 ノットの対地速力とし、甲板員 A が船長から操船を交替して航行を続けた。

船長は、操舵室の後部で休憩中、本船の右舷側から徐々に波を受けていることに気付き、次第に風波が強くなってきていると感じた。

甲板員 A は、航行中、南風が強くなり、波が右舷側から甲板上に打ち込み、船体が右舷側へ徐々に傾斜しているように感じたので、船首を波に立てようと、本船の速力を落とした後、右舵を取った。

船長は、船体が傾斜し、転覆の危険を感じたので、甲板員 A から操船を交替し、旋回時の遠心力を利用して積荷を左舷側へ寄せ船体の傾斜を戻そうと、全速力前進として右旋回を 2 度行った。

船長は、操船中、甲板員 A に対し、救命胴衣の着用、船体の傾斜による機関室への浸水の有無及び船尾部の船員室で休憩している甲板員 B の様子の確認を指示した。

甲板員 A は、船長から指示を受けたとき、前部甲板の操舵室寄りにある 2 個の魚倉のさぶたが開き、魚倉の開口部が海水でほぼ一杯になっているのを見た。

船長は、右旋回を行ったものの、船体の傾斜が元に戻らなかったため、本船の約 2.7 M 前方を航行していた本船団の網船に漁業無線で救助を要請した。

本船は、海水が引き続き打ち込んで船体が横倒し状態となったので、船長及び甲板員 2 人は左舷側甲板を覆うように設置された風防の上へ移動し、06 時 30 分ごろ船体が徐々に右舷側に傾斜して転覆した。

船長及び甲板員 2 人は、船体の回転に合わせて船底部に避難し、来援した網船に救助された。

本船は、無人となった状態で漂流し、船舶所有者からの通報で来援した巡視船が警戒する中、12 日、タグボートにえい航されて新長崎漁港に入港し、後日、廃船処理されることとなった。

（付図 1 事故発生経過概略図、写真 1 本船、写真 2 本船前部甲板 参照）

<p>その他の事項</p>	<p>本船の前部甲板は、甲板中央部にさぶたが付いた魚倉が船首側1番から操舵室前の5番まで配置され、本事故当時、1番魚倉はロープ等が入れられ、2～5番魚倉に漁獲物を満載していた。</p> <p>さぶたは、各魚倉の開口部に2～3枚に分割して被せるようになっており、魚倉と固定する器具は付いていなかった。</p> <p>2～5番魚倉内は、漁獲物とともに氷及び海水を入れていたが、出発時に海水を減らし、漁獲物等が動かないような対策をとっていた。</p> <p>本船は、両舷ブルワーク下の甲板床面に排水口が片舷8か所設置され、また、甲板上のブルワークと魚倉間の両舷通路にはすのこが敷かれていた。</p> <p>本船は、本事故当時、喫水が船首約1.2m、船体中央約1.7m及び船尾約2.4mであり、船体中央部付近の乾舷が約1.1m及び同部付近の船底から甲板床面までの高さが約1.8mであった。</p> <p>本船の船体中央部は、海面から甲板床面までの高さが約0.1mであり、本事故当時、船体傾斜により右舷側の排水口が海面で塞がれていた。</p> <p>本船団は、ふだん、出漁の判断を網船に乗船する漁ろう長が行っているが、漁獲物を運搬する際の積載量は、運搬船の船長がその日の天候を考慮して判断していた。</p> <p>船長は、ふだん、積載時から風波がある場合は、魚倉4個のうち、漁獲物の積載は3個までとしていた。</p> <p>船長は、本事故当時、本船に積載した量が、荒天でなければ支障なく運搬できた量であったものの、結果として天候の急変により積載量の判断を誤ったと本事故後に思った。</p> <p>船長は、出港前に天気予報を確認した際、翌日の昼前から南風が吹くとの情報を入手していたが、その後は、天気予報等の気象情報の確認をしていなかった。</p> <p>本船から救助要請を受けた網船は、本事故の発生を船舶所有者に連絡した。</p> <p>船長、甲板員A及び甲板員Bは、本事故当時、救命胴衣を着用していた。</p> <p>(写真3 本船排水口 参照)</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>あり</p> <p>あり</p> <p>本船は、漁獲物を満載して新長崎漁港西方沖を東進中、右舷側からの波が甲板上に打ち込み、船体が右舷側に傾斜し、排水口が海面で塞がれて排水されず、引き続く波を受けて甲板上に海水が流入し、船体が更に傾斜したことから、転覆したものと考えられる。</p>

	<p>船体の右傾斜が大きくなったのは、さぶたが開いて魚倉内に海水が流入したことで、魚倉内の漁獲物が移動可能な状態となって右舷側に寄ったことが関与した可能性があると考えられる。</p> <p>船長は、出港後の海上警報の情報を入手しておらず、天候を考慮した積載量の調整ができなかったものと考えられる。</p> <p>本船は、^{なぎ} 風の状態で漁獲物を満載して運搬する際は、ふだんから排水口付近まで喫水があったものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、本船が、漁獲物を満載して新長崎漁港西方沖を東進中、右舷側からの波が甲板上に打ち込み、船体が右舷側に傾斜し、排水口が海面で塞がれて排水されず、引き続く波を受けて甲板上に海水が流入し、船体が更に傾斜したため、転覆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"> ・常に最新の気象情報を入手すること。 ・ふだんから天候の急変に備え、海面から排水口までの高さに注意し、乾舷に余裕のある積載量にすることが望ましい。 ・さぶたが開かないよう留め具等を設置することが望ましい。

付図1 事故発生経過概略図

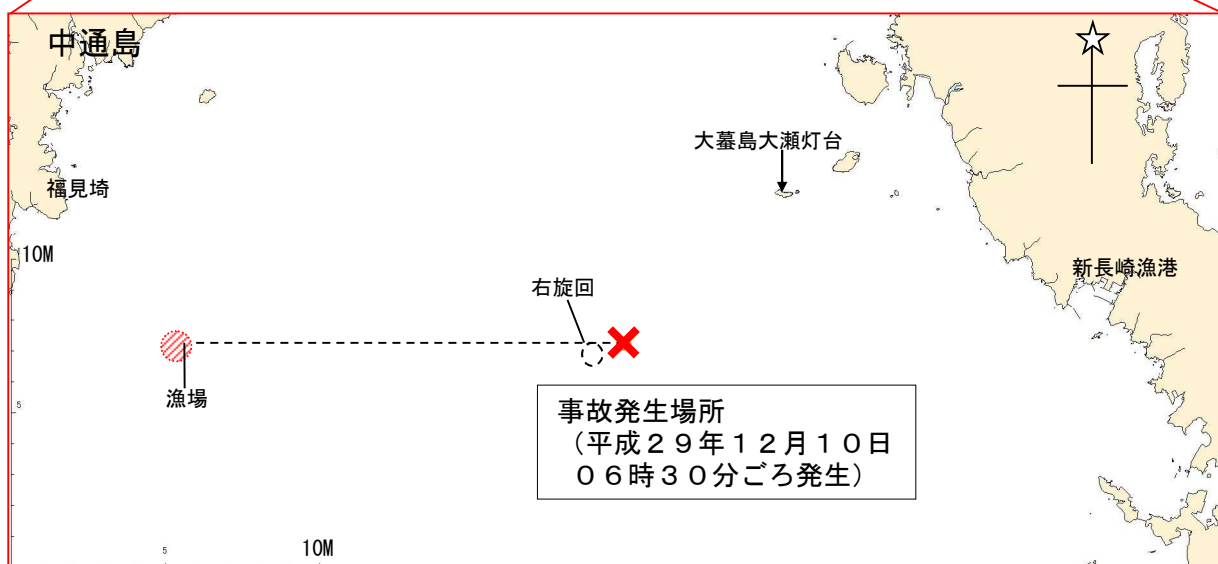
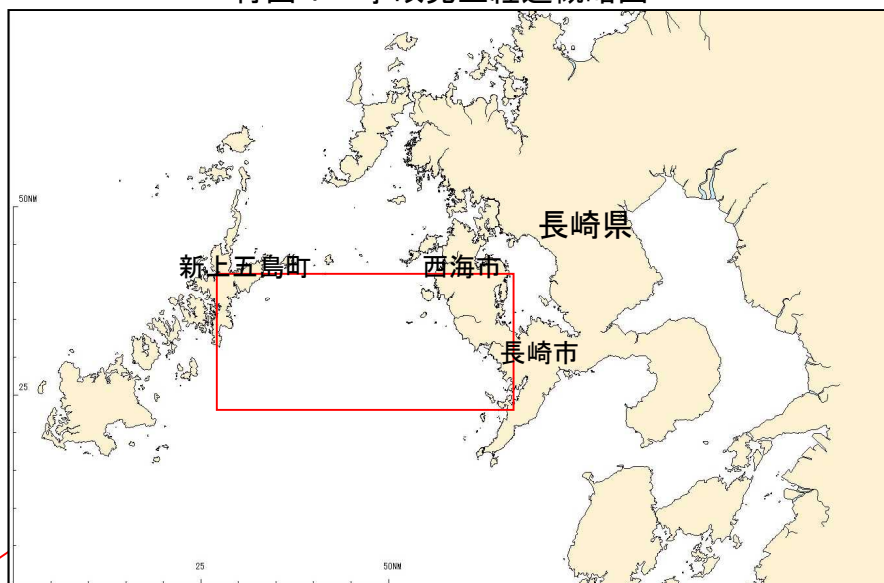


写真1 本船



写真2 本船前部甲板



写真3 本船排水口

