

本報告書は、[令和2年10月29日に公表した報告書](#)を、[令和3年1月21日に公表した正誤表](#)により訂正したものです。

船舶事故調査報告書

令和2年10月7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	令和元年10月5日 05時00分ごろ
発生場所	山口県下関市角島通瀬崎西方沖 角島灯台から真方位217° 1,500m付近 (概位 北緯34° 20.5′ 東経130° 49.8′)
事故の概要	漁船第三海竜丸は、操業中、転覆した。 第三海竜丸は、主機等の濡損を生じた。
事故調査の経過	令和元年10月11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。
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 第三海竜丸、4.8トン YG3-56998（漁船登録番号）、個人所有 12.29m(Lr)×2.59m×0.87m、FRP ディーゼル機関、421kW、平成9年9月5日 第291-41633号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 男性 36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14年7月15日 免許証交付日 平成29年5月22日 (令和5年2月5日まで有効)
死傷者等	なし
損傷	主機、航海計器に濡損（全損）
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 東、風力 1、視界 良好 海象：波高 約2m、潮汐 下げ潮の中央期、海面水温 約23℃ 日出時刻：06時13分ごろ 山口県西部には、10月2日15時53分に波浪注意報が発表され、5日03時50分に解除されたものの、同日04時56分に再度同注意報が発表され、本事故時も継続中であった。
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、くえはえ縄漁の目的で、令和元年

10月5日03時00分ごろ角島通瀬崎西方沖の漁場に向けて下関市角島漁港を出港した。

船長は、通瀬崎西方沖、同崎南西方沖、同崎南東方沖の順番で合計3か所にはえ縄を仕掛け、その後、仕掛けた順番にはえ縄を揚収することとした。

本船は、空船の状態ではえ縄を仕掛けた通瀬崎西方沖に戻って漂泊したのち、船長が右舷側を向きリモコンで機関を操作しながら、前部甲板右舷側の巻揚げローラの前ではえ縄の巻揚げ作業を開始した。(図1参照)



図1 巻揚げ作業の状況

本船は、船長が、全長約600mのはえ縄の約3分の2を巻揚げたとき、左舷方から「ゴー」という音を聞いて振り返ったところ、左舷側から波が操舵室の上を越えてくるのを認め、05時00分ごろ右舷側に傾斜して転覆した。

船長は、落水したのち船底を上にして浮いていた本船に上がっていたところ、05時25分ごろ下関市特牛港こつひに向けて航行中の漁船に救助され、同船の電話を借りて海上保安庁へ本事故の発生を通報した。

本船は、本事故発生場所に浮いていたところ、後日、僚船により下関市元山港にえい航された。

(付図1 事故発生経過概略図、写真1 本船 参照)

その他の事項

本船は、3か所のポイントではえ縄を仕掛け終えており、本事故時は、ほぼ空船状態であった。

船長は、10月5日01時30分ごろスマートフォンのアプリケーションで角島周辺の気象・海象が風速約1.3m/s、波高約3mであることを確認していたが、出港時に波浪注意報が発表されていることは知らず、また、係船場所から港外の海面の様子を見たものの出港して

	<p>も問題ないと思った。</p> <p>船長は、約16年前から地元漁師の間でシオダイと呼ばれている本事故発生場所付近で操業しており、この場所で波が急激に高くなる場合があることは知っていたが、実際に高くなった波を見たのは本事故時が初めてであった。</p> <p>海図W115（油谷港付近）によれば、シオダイ付近の底質は岩で、水深が周辺の14.4mからシオダイに近づくにつれて5.2m、3.7mと急激に浅くなる場所であり、地元漁師の間では波が高くなりやすい水深の浅い海域として、また、くえの好漁場として知られていた。</p> <p>船長は、波が発生した際の海面の状況を見ていなかったものの、北西の波がシオダイの近くで大きくなり、本船の左舷側から打ち込んだかも知れないと本事故後に思った。</p> <p>船長は、天候に注意を払い、波や風が強いときは波や風の影響が少ない場所で操業すればよかったと本事故後に思った。</p> <p>船長は、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 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 なし あり</p> <p>本船は、通瀬崎西方沖において、波浪注意報が発表されている状況下、船長が、波が高くなりやすい水深の浅い海域で操業を行ったことから、北西方からの波を左舷に受け、船体が右舷側に傾斜して転覆したものと考えられる。</p> <p>海図W115（油谷港付近）によれば、シオダイ付近の底質は岩で、水深が周辺の14.4mからシオダイに近づくにつれて5.2m、3.7mと急激に浅くなる場所であり、地元漁師の間では波が高くなりやすい水深の浅い海域として知られていた。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、通瀬崎西方沖において、波浪注意報が発表されている状況下、船長が、波が高くなりやすい水深の浅い海域で操業を行ったため、北西方からの波を左舷に受け、船体が右舷側に傾斜して転覆したものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</p>	<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"> ・ 船長は、出港前に最新の気象情報を入手し、波浪注意報が発表されている場合は、出港を控えること。 ・ 水深が急激に浅くなる海域では大きな波が発生することがあるので、小型船舶は、波の状況に十分注意して操業すること。 ・ 小型船舶の暴露甲板では、救命胴衣を着用すること。

付図1 事故発生経過概略図



拡大図

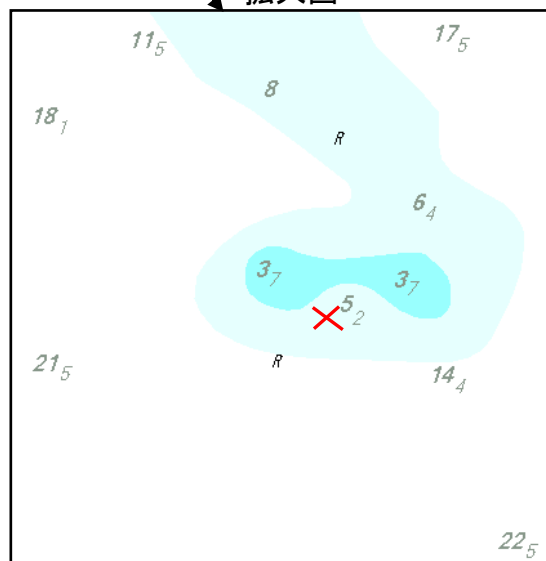


写真1 本船

