

船舶事故調査報告書

令和3年11月17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2年12月1日 12時20分ごろ
発生場所	東京都八丈島八丈町神湊漁港 神湊港A防波堤仮設灯台から真方位153° 120m付近 （概位 北緯33° 08.0′ 東経139° 48.4′）
事故の概要	漁船千早丸は、航行中、アウトリガー（舷外浮材）が船体から脱落して転覆した。 千早丸は、消波ブロックに打ち付けられて破損したのち船体が消失した。
事故調査の経過	令和2年12月22日、本事故の調査を担当する主管調査官（横浜事務所）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 千早丸、0.2トン TK3-9490（漁船登録番号）、個人所有 5.63m(Lr)×0.87m×0.58m、FRP ガソリン機関、30kW（動力漁船登録票による）、平成2年8月
乗組員等に関する情報	操縦者 77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9月19日 令和2年7月8日をもって失効していた。
死傷者等	なし
損傷	アウトリガーが脱落、船体が破損して消失（全損）
気象・海象	気象：天候 晴れ、風向 北東、風力 3、視界 良好 海象：波高 約0.5m、波向 北東、潮汐 低潮時
事故の経過	本船は、船体（本体部、以下同じ。）左舷側の中央部及び船尾部の支柱2本を介してアウトリガー（以下「本件浮材」という。）を取り付けた船型で、操縦者が1人で乗り、令和2年12月1日07時00分ごろ神湊漁港を出港し、同漁港沖から約3～4ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）でトローリング漁を開始し、八丈島東岸を島に沿って時計回りで航行して同島南端の小岩戸ヶ鼻沖で折り返した。（写真1参照）



写真1 アウトリガーを備えた漁船（イメージ）

本船は、帰航しながら操業を続け、八丈島八丈町底土泊地を左舷に見て通過し、神湊漁港東方沖1.2海里（M）付近を西進中、11時30分ごろ、破裂音とともに船体が左舷側に傾き、操縦者が左舷側を見ると、船尾部の支柱先端と本件浮材との接合部（以下「船尾接合部」という。）が外れ、本件浮材船首部にのみ船体の重さが掛かったことで本件浮材船尾部が宙に持ち上がっていた。

操縦者は、船体船尾部が傾斜によって浸水し、また、海中に浸かった本件浮材船首部が海水の抵抗を受けてまっすぐに航行できない状態であったので、転覆したときに泳いで避難できるよう陸岸に寄せながら神湊漁港に向かうこととし、舵を調整しながら微速で航行を続けた。

操縦者は、神湊漁港東方沖1,000m付近を西進中、陸岸にいた工事作業者が本船の状態に気付いたので、身振り手振りで救助を求め、同者が自動車で漁港方向に向かっていったので、漁港関係者に本船の状況を知らせてくれると思った。

八丈島北方沖の漁場から神湊漁港に帰航中の漁船（以下「僚船A」という。）は、同港の僚船から無線電話で本船の救助を依頼された。

本船は、陸岸まで約200mの距離に至った頃、北東からの風で神湊港A防波堤（以下「本件防波堤」という。）に圧流されるようになった。

操縦者は、北方から来援した僚船Aが近づいてくことに気付いたが、自力で帰港しようと本件防波堤の東側至近で操船を続けていたところ、甲板上から流出した漁具がプロペラに絡んで主機が停止したので僚船Aに移乗した。

本船は、僚船Aによりえい航が試みられたが、ロープが切断し、その際に中央部の支柱先端と本件浮材との接合部（以下「船首接合部」という。）が外れ、12時20分本件浮材が脱落して左舷側に転覆した。

操縦者及び僚船Aの船長は、本船が本件防波堤に沿って設置された消波ブロックに圧流されていくので、本船のえい航を断念して神湊漁港に帰港した。

本船は、船体が本件防波堤東側の消波ブロックに打ち付けられて破損し、本件浮材が神湊漁港西方の沿岸に漂着したが、海上の状況からいずれも回収及び流出防止措置が行えず、2日07時00分ごろ船体及び本件浮材が共に消失していることが確認された。(写真2参照)



写真2 消波ブロックに圧流された本船

(付図1 事故発生経過概略図 参照)


その他の事項

本船は、船体左舷側に甲板を広げた形状で、FRP製の本件浮材を左舷側に取り付けることで船体の水平を保つ構造となっており、本件浮材が長さ約4m、幅約0.5m、深さ約0.4mであった。

本件浮材に接合する支柱は、ポリ塩化ビニル製の水道パイプにポリエステル樹脂及び硬化剤によりガラス繊維を巻き付けた直径約10cmのもので、本件浮材上面の船首部及び船尾部に設けた凹部に支柱先端を差し込み、凹部と支柱との隙間にポリエステル樹脂及び硬化剤を混ぜたガラス繊維を詰めて固めることで固定されていた。

操縦者は、ふだん、本船を使用していて航行に違和感はなく、また、令和2年9～10月頃に船底外板塗装の目的で上架した際も本件浮材及び支柱に腐食や亀裂等はなかった。

アウトリガーを備えた漁船では、アウトリガーから支柱を取り外す際、通常、接合部の周囲にドリルで穴を開けるなどの加工が必要となるが、支柱が外れた船首接合部及び船尾接合部は、接合部の周囲に破損はなく、円柱状の空洞が生じていた。(写真3参照)

	 <p style="text-align: center;">写真3 漂流中の本件浮材</p> <p>本船は、通信設備を装備しておらず、また、操縦者は、携帯電話を所有していなかった。</p> <p>操縦者は、本事故当時、救命胴衣を着用しておらず、また、本船に救命胴衣を常備していなかった。</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>なし あり なし</p> <p>本船は、神湊漁港東方沖を西進中、船尾接合部が外れ、本件防波堤東側において、船首接合部が外れたことから、本件浮材が脱落して船体の水平を保てなくなり、転覆したものと推定される。</p> <p>本船は、船体及び本件浮材が共に消失したことから、船首接合部及び船尾接合部の脱落状況を明らかにすることはできなかった。</p> <p>操縦者は、小型船舶操縦免許証が失効していたことから、本船の操縦を行ってはいなかった。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、神湊漁港東方沖を西進中、船尾接合部が外れ、本件防波堤東側において、船首接合部が外れたため、本件浮材が脱落して船体の水平を保てなくなり、転覆したものと推定される。</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"> ・アウトリガーを備えた船舶の所有者は、定期的に支柱とアウトリガーとの接合部等の点検を行うこと。また、必要に応じて、専門業者による整備を行うことが望ましい。 ・小型船舶の操縦者は、乗船中、防水型又は防水パックに入れた携帯電話を常に身に付けるなど、通信手段を確保しておくこと。 ・小型漁船には承認を受けた救命胴衣を搭載するとともに、暴露甲板の乗船者は、救命胴衣を着用すること。 ・小型船舶の操縦者は、受有する小型船舶操縦免許証の有効期間を確認し、適正に更新手続を行うこと。

付図1 事故発生経過概略図

