

## 船舶事故調査報告書

令和3年4月28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6月17日 08時20分ごろ
発生場所	長崎県佐世保市口木崎西南西方沖 佐世保港離れ灯標から真方位044°1,020m付近 （概位 北緯33°06.0 東経129°43.5）
事故の概要	漁船鈴栄丸は、活魚運搬船（船名なし）をえい航して北進中、鈴栄丸が転覆した。 鈴栄丸は、機関の濡損等を生じた。
事故調査の経過	令和2年6月23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	A 漁船 鈴栄丸、4.6トン NS3-504652（漁船登録番号）株式会社吉永（A社） 11.95m(Lr)×2.80m×0.79m、FRP ディーゼル機関、220.65kW、昭和60年5月 第292-35172号（船舶検査済票の番号） B 活魚運搬船（船名なし）総トン数なし なし、A社 26.00m×6.50m×3.80m、FRP 機関なし、平成27年9月（建造年月）
乗組員等に関する情報	A 船長A 35歳 二級小型船舶操縦士 免許登録日 平成30年3月20日 免許証交付日 平成30年3月22日 （令和5年3月21日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	A 機関室及び操縦区画の各機器に濡損等（全損） B なし
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北、風力 2～3、視界 良好 海象：波高 約0.5m、水温 約23
事故の経過	A船は、船長Aが1人で乗り組み、作業員2人を乗せたB船をえい

航して引船列（以下「A船引船列」という。）を構成し、長崎県西海市さいかい 巢喰ノ浦すくいのうらにある養殖施設の養殖筏いかだにB船のいけすから活魚を移した後、令和2年6月17日08時00分ごろ同県佐世保港内の高島南西方沖の錨泊場所に向けて同施設を出発した。

A船引船列は、長さ約52mのえい航索（合成繊維製、直径20mm）が、A船の操縦区画後部の支柱とB船船首部のビットにそれぞれ係止されていた。（図1参照）



図1 A船のB船えい航状況（イメージ）

A船引船列は、巢喰ノ浦と口木崎の間に拡延する浅所の東側を航行して口木崎西南西方沖を約7ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で北進中、船長Aが小角度の右舵を取りながら、高島南西方沖の錨泊場所に向けて徐々に右転を始めたところ、クルーザー型のプレジャーボート（以下「第三船」という。）がA船の船首方約100mのところを左舷側から右舷側に高速力で通過した。

A船引船列は、同じ速力で小角度の右転を続けていたところ、第三船が通過した後の波高1m以上の引き波を左舷側前部に受け、A船が右舷船尾方に押されて前に進めず、船長Aが左舵一杯としたものの、B船が惰性で前進してA船の左舷側を通過し、緊張したえい航索によりA船が左舷側に横引きされる状況となった。（図2参照）

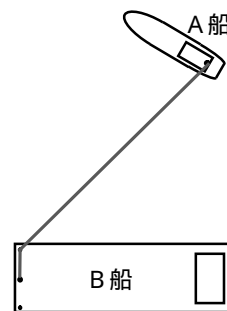


図2 横引きされたA船の状況（イメージ）

B船の作業員は、B船の右舷側でA船が左舷側に傾斜するのを認め、えい航索をB船船首部のビットから放そうとしたが、えい航索が緊張していて放せなかった。

A船は、船長Aが危険を感じて海に飛び込んだ直後、08時20分ごろ左舷側に傾斜して一気に転覆した。

B船の作業員は、A社の担当者に本事故の発生を連絡して救助を要請し、えい航索が緩んだ際に、B船船首部のビットからえい航索を放した。

船長Aは、転覆したA船の船底はに這い上がっていたところ、来援し

	<p>たA社の所有船に救助された。</p> <p>A船は、A社の所有船にえい航されて佐世保港内の定係地に戻った。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、写真1 A船、写真2 A船の操縦区画付近、写真3 B船 参照)</p>
その他の事項	<p>船長Aは、平成30年ごろA社に入社して小型船舶操縦免許を取得した後、ふだんはA社で他の業務に従事していたが、人手が足りないときなどにA船に乗り組んでB船のえい航作業等を行っており、本事故当時、えい航作業の経験が約5回目であった。</p> <p>A船引船列の喫水は、A船が船首約0.2m、船尾約1.0mで、B船が船首尾共に約0.5mであった。</p> <p>船長Aは、本事故当時、固型式の救命胴衣を着用していた。</p> <p>船長Aは、左舷前方から接近する引き波を認めた際、これまで波高1m以上の引き波を受けた経験がなかったが、引き波を問題なく乗り越えることができると思い、その後も小角度の右転を続けたものの、引き波に対して船首を立てるように操船していれば、引き波を乗り越えることができたのではないかと本事故後に思った。</p>
分析 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>あり</p> <p>なし</p> <p>なし</p> <p>A船引船列は、口木崎西南西方沖を約7knの速力で北進中、船長Aが小角度の右転を続けていたところ、波高1m以上の引き波を左舷側前部に受けたことから、A船が右舷船尾方に押されて前進せず、B船が惰性で前進してA船の左舷側を通過し、A船が、緊張したえい航索により横引きされ、左舷側に傾斜して転覆したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、左舷前方から接近する引き波を認めた際、これまで波高1m以上の引き波を受けた経験がなかったものの、引き波を問題なく乗り越えることができると思い、その後も同じ速力で小角度の右転を続けたことから、引き波を左舷側前部に受けたものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、A船引船列が口木崎西南西方沖を約7knの速力で北進中、船長Aが小角度の右転を続けていたところ、波高1m以上の引き波を左舷側前部に受けたため、A船が右舷船尾方に押されて前進せず、B船が惰性で前進してA船の左舷側を通過し、A船が、緊張したえい航索により横引きされ、左舷側に傾斜して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"> <li>・えい航船は、他船の引き波が接近する場合、引き波に対して船首を立てるように操船すること。</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"><li>・引船列の近くを航行する船舶は、減速するなどして自船の引き波で引船列に影響を与えないように注意すること。</li><li>・船長又は会社の担当者は、事故後、速やかに海上保安庁に事故の発生を通報すること。</li></ul>
--	---

付図1 事故発生経過概略図

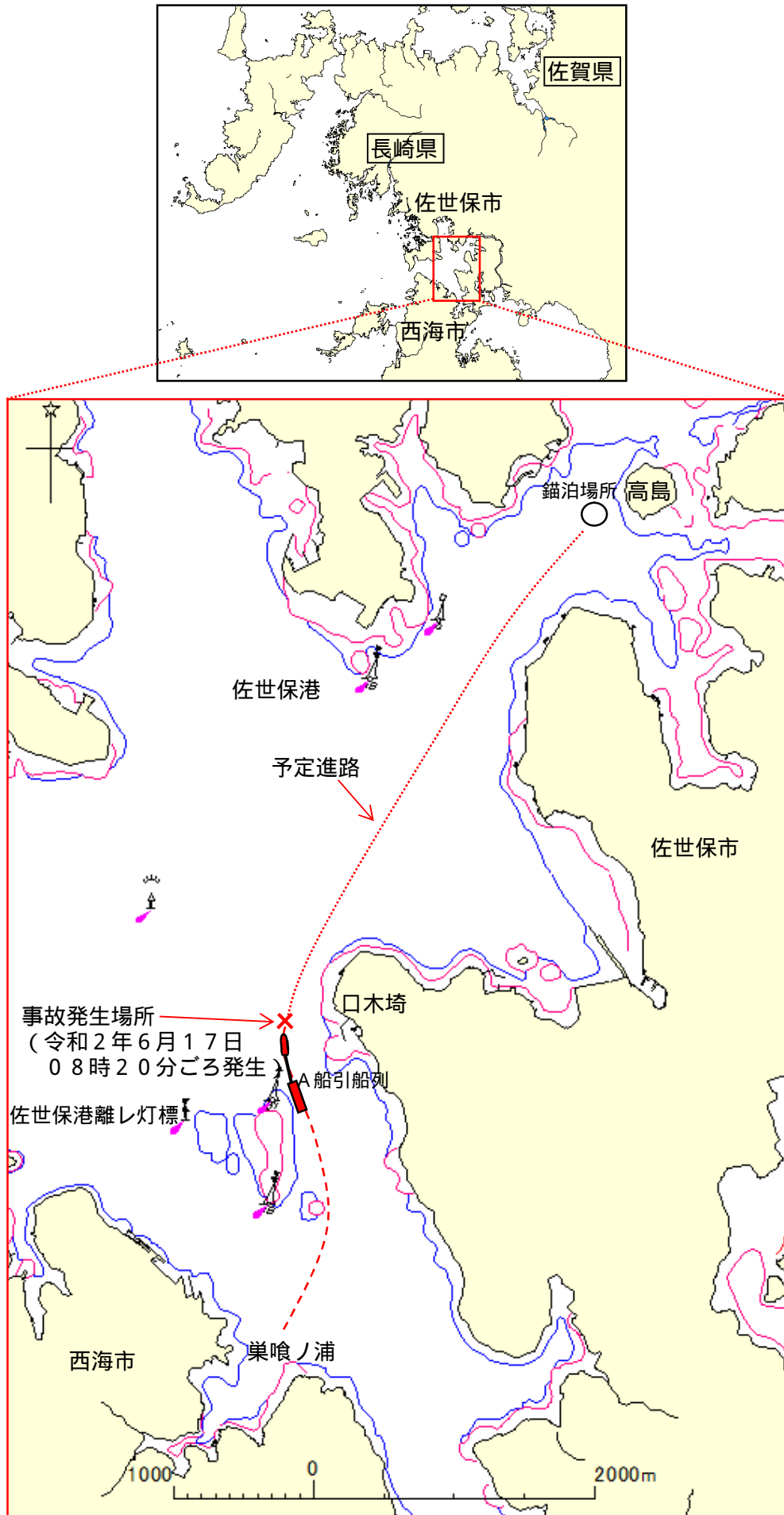


写真1 A船



写真2 A船の操縦区画付近



操縦区画後部の支柱  
(本事故時は、半分程度の高さ)

写真3 B船



船首部のビット