

船舶事故調査報告書

令和3年6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	令和2年9月21日 07時53分ごろ
発生場所	長崎県平戸市の山大島長崎鼻東方沖 的山大島長崎鼻灯台から真方位090° 1,600m付近 （概位 北緯33°30.6′ 東経129°34.4′）
事故の概要	漁船22飛鷹は、南東進中、波が打ち込んで海水が滞留し、転覆した。 22飛鷹は、転覆した状態で海岸に漂着し、船体が大破した。
事故調査の経過	令和2年9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	漁船 22飛鷹、19トン NS2-10538（漁船登録番号）、有限会社祐宝水産 19.58m (Lr) × 4.38m × 1.75m、FRP ディーゼル機関、294.20kW、平成5年11月24日 第292-51709号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 44歳 一級小型船舶操縦士 免許登録日 平成19年3月30日 免許証交付日 平成28年10月17日 （令和4年4月1日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	船体が大破（全損）
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北東、風力 4、視界 良好 海象：波高 約1.5m、潮汐 上げ潮の中央期 平戸市では、令和2年9月21日04時15分に強風注意報が発表され、本事故当時も継続中であった。
事故の経過	本船は、まき網船団の運搬船として、船長が1人で乗り組み、令和2年9月20日15時00分ごろ長崎県対馬市下島南方沖の漁場に向けて平戸市館浦漁港を出港した。 本船は、水揚げ作業の応援で網船から甲板員1人が移乗し、漁獲物としてかたくちいわし等25～28tを積み込んだ後、21日04時

40分ごろ長崎県松浦市調川港^{まつうら つきのかわ}に向けて漁場を出発した。

船長は、的山大島北西方沖13海里(M)付近を9~10ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で南東進中、北東方からの風が強くなってきたと感じていたところ、本船が波高約1.5mの波を左舷側から受けるようになり、操舵室後部左舷側の通路に海水が滞留するようになったので、甲板員に指示して雑用水ポンプで排水させながら続航した。

船長は、この先の的山大島大賀鼻^{おおが}東方沖の海域(以下「本件海域」という。)では大波が立ちやすいことを知っており、同島南方沖を航行して本件海域を迂回する進路をとることを考えたが、これまで、時化^{しげ}の中で漁獲物を満載して本件海域を航行した経験が数回あり、また、レーダーで本船の前方10M付近を先航する他船団の運搬船が本件海域を航行しているのを認め、本船も問題なく航行できると思い、同島北方沖から本件海域を航行する進路として続航した。

船長は、大賀鼻北方沖を南東進中、船体が少し左舷側に傾いたように感じたので、左舵を取って船体の傾きを立て直そうと自動操舵から手動操舵に切り替えたところ、直後の07時35分ごろ左舷船首方から大きな波を受け、大量の海水が左舷船首部に打ち込むのを認めた。

本船は、左舷船首部の通路に海水が滞留して船体が左舷船首側に傾斜し、引き続き打ち込んだ波により更に海水が流入し、左舷船首部の舷縁が海面に浸かる状態となり、魚倉の蓋が浮いて左舷側に流され始めた。

船長は、転覆の危険を感じ、一旦減速して漁業無線で僚船に状況を連絡し、本船の正確な位置を僚船に伝える目的でAISを作動させた後、船体の傾きを立て直そうと左右に舵を取るなどしたものの傾きが戻らず、長崎鼻東方沖に操業中の漁船を見掛けたので、同漁船の近くまで避難しようと思い、本船を左旋回させた。

船長から連絡を受けた僚船の乗組員は、07時38分ごろ118番通報を行い、海上保安庁に本船の救助を要請した。

船長は、左舷側に傾斜した状態で増速しながら、長崎鼻東方沖に向かって西南西進中、舵が効かなくなったので、07時48分ごろ航行を断念して主機を中立運転とした。

船長は、甲板員と共に膨脹式の救命胴衣を着用して操舵室右舷側の通路に出たところ、本船が左舷側へ横倒し状態となって主機が停止した後、07時53分ごろ転覆したので、右舷側外板から船底部に避難した。

付近で操業していた漁船の船長は、本船が転覆するのを認め、現場に急行して本船の乗組員2人を救助した。

本船は、所属する漁業協同組合によりサルベージ船の手配が行われたが、来援した僚船及び巡視艇が監視する中、時化によりえい航作業

ができずにいたところ、風及び波で圧流され、長崎鼻付近の海岸に漂着し、その後、波で打ち付けられて船体が大破した。
 (付図1 事故発生経過概略図、付表1 AIS記録(抜粋) 参照)

その他の事項

本船は、前部甲板中央部に船首側から操舵室前にかけて、氷倉、1番から4番までの魚倉が配置され、それぞれに蓋が被せられており、本事故当時、1番～4番魚倉に氷及び海水と共に漁獲物を満載していた。

本船は、前部甲板の両舷ブルワーク下の床面に排水口が片舷6個、後部甲板の両舷ブルワーク下部に放水口が片舷4個それぞれ設置され、また、甲板上のブルワークと魚倉間の両舷通路には甲板上高さ約0.5mに敷板がはめられていた。

本船は、本事故当時、喫水が船首約1.7m、船尾約2.4mであり、船体中央部付近の喫水線からブルワーク上端までの高さが約1.1mであった。

本船は、ふだんから1番～4番魚倉に漁獲物を満載した場合、排水口及び放水口が喫水線付近となり、本事故当時、左舷側から波を受けていたので、左舷側の排水口及び放水口が海水で塞がれ、排水されにくい状況となっていた。

(図1、写真1、写真2 参照)

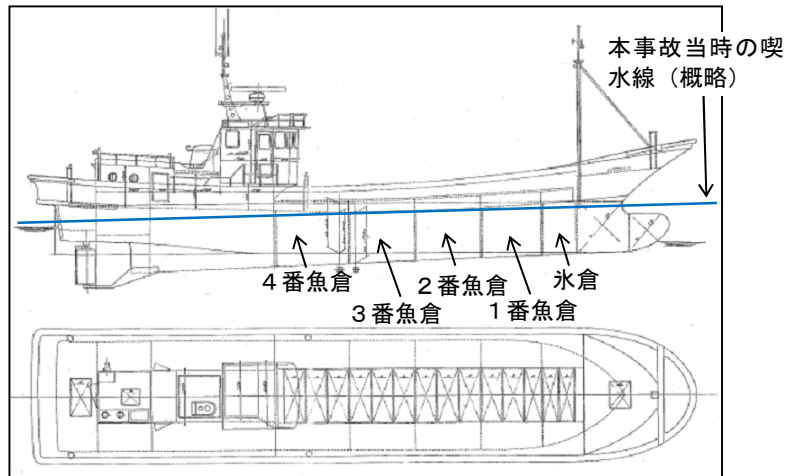


図1 本船の配置図(概略)



写真1 本船



写真2 前部甲板の状況

船長は、ふだん、漁場で漁獲物の積載時に時化している場合には、漁獲物の積載量を抑えていたが、本事故当時、漁場では海上が平穏であったので、すべての魚倉に満載していた。

船長は、館浦漁港を出港する際に気象情報を入手し、操業に支障がないことを確認していたが、漁場を出発する際、気象情報を入手しておらず、平戸市に強風注意報が発表されていることを知らなかった。

分析

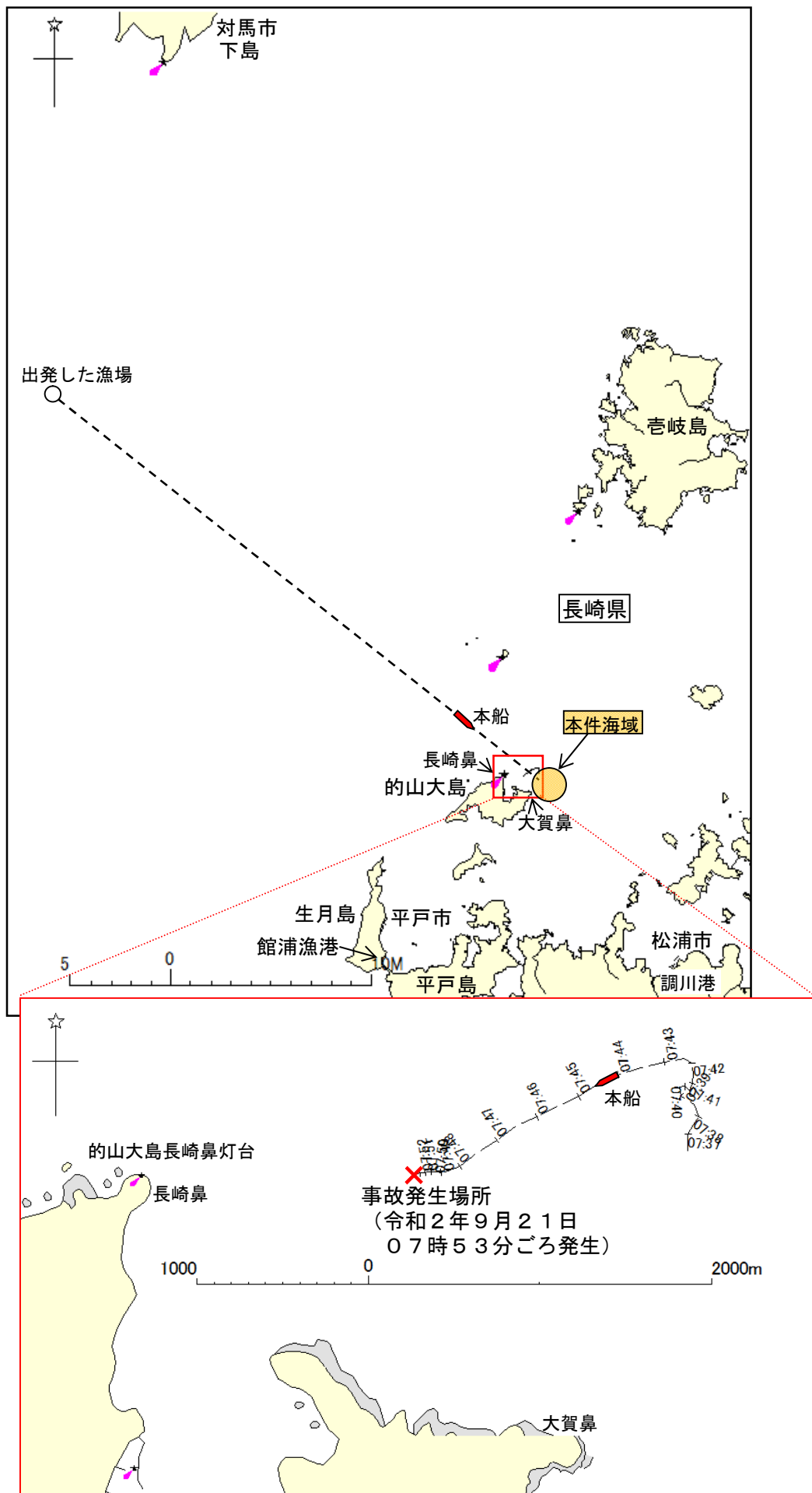
乗組員等の関与
船体・機関等の関与
気象・海象等の関与
判明した事項の解析

あり
あり
あり

本船は、強風注意報が発表されて風力4の北東風及び波高約1.5mの波がある状況下、漁獲物を満載して的山大島北方沖を南東進中、左舷側からの波により左舷側の排水口及び放水口が海水で塞がれて排水されにくい状態となり、大波が立ちやすい本件海域を航行したことから、左舷船首方から打ち込んだ波が甲板に滞留して船体が左舷船首側に傾斜し、滞留した海水が排水されず、引き続き波を受けて甲板

	<p>上に海水が流入し、船体が更に傾斜して転覆したものと考えられる。</p> <p>船長は、これまで、時化の中で漁獲物を満載して本件海域を航行した経験があったこと、また、本事故当時、本船の前方を先航する他船団の運搬船が本件海域を航行しているのを認めたことから、本船も問題なく航行できると思い、大波が立ちやすい本件海域を航行したものと推定される。</p> <p>船長は、漁場では海上が平穏であったこと、また、平戸市に強風注意報が発表されていることを知らなかったことから、漁獲物を満載したものと推定される。</p> <p>本船は、ふだんから漁獲物を満載して航行する場合、排水口及び放水口が喫水線付近となり、排水されにくいことがあったが、本事故当時、左舷側からの波により左舷側の排水口及び放水口が海水で塞がれて更に排水されにくい状態となっていたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、強風注意報が発表されて風力4の北東風及び波高約1.5mの波がある状況下、本船が漁獲物を満載して的山大島北方沖を南東進中、左舷側からの波により左舷側の排水口及び放水口が海水で塞がれて排水されにくい状態となり、大波が立ちやすい本件海域を航行したため、左舷船首方から打ち込んだ波が甲板上に滞留して船体が左舷船首側に傾斜し、滞留した海水が排水されず、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、海面から排水口及び放水口までの高さに注意して乾舷に余裕のある積載量とするとともに、波が立ちやすい海域を避けて航行すること。 ・ 船長は、常に最新の気象情報を入手すること。

付図1 事故発生経過概略図



付表1 A I S記録(抜粋)

時刻 (時:分:秒)	船位※		対地針路※ (°)	対地速力 (kn)
	北緯 (° -' -")	東経 (° -' -")		
07:36:40	033-30-41.0	129-35-24.4	036.8	5.8
07:37:11	033-30-44.1	129-35-24.7	349.6	6.2
07:37:40	033-30-45.8	129-35-25.7	059.5	3.9
07:38:12	033-30-47.5	129-35-27.0	007.4	4.3
07:38:40	033-30-49.6	129-35-26.0	322.3	5.5
07:39:12	033-30-51.4	129-35-23.1	310.4	5.0
07:39:41	033-30-53.0	129-35-22.7	025.3	3.1
07:40:11	033-30-53.1	129-35-24.0	159.3	3.3
07:40:40	033-30-52.4	129-35-25.1	081.6	2.3
07:41:11	033-30-53.7	129-35-25.6	353.7	3.7
07:41:40	033-30-55.6	129-35-25.8	001.6	3.9
07:42:11	033-30-57.5	129-35-25.5	338.6	3.7
07:42:40	033-30-58.4	129-35-23.7	272.5	5.1
07:43:10	033-30-57.7	129-35-19.3	254.0	8.6
07:43:41	033-30-56.6	129-35-14.0	258.2	9.2
07:44:10	033-30-55.3	129-35-08.9	235.9	8.7
07:44:40	033-30-53.4	129-35-04.3	257.9	9.0
07:45:10	033-30-51.3	129-34-59.9	239.5	8.7
07:45:40	033-30-49.3	129-34-55.3	251.0	8.7
07:46:10	033-30-47.4	129-34-50.7	243.1	9.0
07:46:40	033-30-45.7	129-34-45.9	241.6	8.9
07:47:12	033-30-42.9	129-34-41.5	231.9	8.9
07:47:42	033-30-40.7	129-34-37.1	241.3	9.1
07:48:11	033-30-38.0	129-34-33.1	232.8	6.3
07:48:42	033-30-37.1	129-34-30.5	250.5	3.5
07:49:10	033-30-36.8	129-34-29.0	272.0	2.4
07:49:40	033-30-36.9	129-34-27.8	276.0	1.5
07:50:11	033-30-37.0	129-34-26.8	265.1	1.5
07:50:41	033-30-37.0	129-34-26.1	273.8	1.0
07:51:13	033-30-36.9	129-34-25.4	266.7	1.2
07:51:40	033-30-36.8	129-34-24.7	258.4	1.8
07:52:10	033-30-36.7	129-34-24.1	267.0	1.0

※船位は、船橋上方に設置されたGPSアンテナの位置である。また、対地針路は真方位である。