

船舶インシデント調査報告書

平成23年10月13日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委員 横山 鐵 男（部会長）

委員 庄 司 邦 昭

委員 石 川 敏 行

インシデント種類	運航不能（燃料不足）
発生日時	平成23年5月21日 19時30分ごろ
発生場所	不明（長崎県五島市 ^{かつら} 葛島南方約50m～五島市姫島沖の間）
インシデント調査の経過	平成23年5月25日、本インシデント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 第一むつ丸、0.6トン NS3-603447（漁船登録番号）、個人所有 5.34m（Lr）×1.61m×0.63m、FRP ガソリン機関、14kW、平成13年7月26日
乗組員等に関する情報	船長 男性 79歳 二級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 昭和51年4月23日 免許証交付日 平成21年7月27日 （平成26年11月9日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	右舷及び船尾外板に破口、船外機が大破して水没
インシデントの経過	<p>本船は、平成23年5月21日06時00分ごろ長崎県新上五島町若松島月ノ浦の定係地を出航し、06時25分ごろ長崎県飯ノ瀬戸漁港に立ち寄って燃料約20ℓを補給したのち、新上五島町有福島北方2海里（M）付近の漁場で一本釣り漁を行い、たいを釣って10時00分ごろ定係地に帰り、船長は自宅で休息をとった。</p> <p>船長は、15時00分ごろ、いつものように早朝に続いて2度目の漁に出掛けようとして空模様を見たとき、風や波はあまりなく、視界は良好で霧が出そうな天気ではなかったので、本船に1人で乗り組み、定係地を出航した。</p> <p>本船は、15時30分ごろ、有福島北方2M付近の漁場に到着して船外機を停止し、シーアンカーを入れて漂泊して一本釣り漁を行い、大きなたいが釣れたので16時ごろ定係地に戻り、朝方釣ったたいを積んで五島市奈留島^{なる}に向かい、同島で水揚げして16時45分ごろ出航し、17時00分ごろ、葛島南方約50mのところ船外機を停止してシーアンカーを入れずに船尾を葛島の方に向けて漂泊して釣りを始めた。</p> <p>船長は、17時15分ごろ、急に霧がかかって視界が悪くなり、葛島をはじめ周辺の陸地が見えなくなったので釣りをやめて帰航することにし、船尾を葛島の方に向けて漂泊していたので、左横方向に向かって航行すれ</p>

	<p>ば、定係地へ帰る途中にある相ノ島や有福島を確認することができると思 って左横方向に向けて発進した。</p> <p>船長は、約10分間航行しても相ノ島などが見えてこなかったので、航 行方向を間違えたことに気付き、何度か変針を繰り返しながら約10ノッ ト(kn)の速力で航行を続けた。</p> <p>船長は、霧中での航行を続けていたところ、容量23ℓの燃料タンクが空 になったので、約4～5ℓの残量があった容量13ℓの燃料タンクに切り換 えて約10knの速力で航行中、19時30分ごろ、同燃料タンクも空にな って船外機が停止したが、無線機や携帯電話がなかったので救助を要請す ることができなかった。</p> <p>船長は、シーアンカーを入れて漂泊し、暗くなっていたのでバッテリー により両色灯を点灯した。</p> <p>船長は、翌22日05時00分ごろ、霧が晴れて視界が回復し、明るく なったので周囲を見渡したところ、本船が葛島の西南西約13MIにある五 島市姫島の西方500m付近にいることが分かり、海上が時化<small>しげ</small>していたので シーアンカーを入れた状態で漂泊を続けた。</p> <p>本船は、潮流により姫島付近を行き来しながら南方に流されて福江島に 接近し、21時00分ごろ、シーアンカーのロープが福江島北西端にある 柏崎沖の瀬に引っ掛かり、船長が、波があつて本船が危険な状態となっ ていたので包丁でシーアンカーのロープを切ろうとしたが、疲労のために居 眠りに陥ってしまった。</p> <p>船長は、しばらくして船体の動揺で目が覚めたとき、ロープが切れて本 船が五島柏崎灯台付近の海岸に漂着していた。</p> <p>船長は、約20分間歩いて23時00分ごろ付近の民家にたどり着き、 救急車によって病院に搬送され、2日間入院した。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 霧、風向 南西、風速 約1.5m/s、視界 不良 気温（福江特別地域気象観測所の観測値） 5月21日19時00分 21.5℃ 24時00分 20.6℃ 22日12時00分 22.8℃（最高） 24時00分 17.3℃（最低） 5月21日09時16分 長崎県上五島地域に濃霧注意報発表 海象：波 ほとんどなし、潮汐 上げ潮の中央期 特記事項：五島市福江の日没時刻 21日19時21分、日出時刻 22 日05時22分</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船は、船尾部中央に船外機（出力14kW）と船尾部右舷側に予備の船 外機（出力7kW）を備えており、船長は、左舷船尾で腰を掛けて右手で船 外機を操作していた。</p> <p>本船は、容量23ℓの燃料タンクを船尾甲板下の物入れの中に、容量13 ℓの燃料タンクを甲板上に置いており、飯ノ瀬戸漁港で容量23ℓの燃料タ ンクに燃料約20ℓを補給したので、容量13ℓのタンクの残量約4～5ℓと 合わせて約27ℓを保有し、約10knの速力で約4時間30分航行するこ とができる量であった。また、本船が、17時15分ごろ葛島南方沖から 帰途についたときの両タンクの残量は合わせて約13～14ℓであった。</p>

	<p>船長は、日頃、燃料タンクの蓋を開けて残量を確認していたが、本インシデント当時は残量の確認をしていなかった。</p> <p>本船は、操舵室がない和船型の小型漁船であり、レーダー、GPSプロッター及び無線設備を装備しておらず、また、マグネットコンパスを本船の物入れに保管していたが、船長は、本インシデント前の数年間、マグネットコンパスを使用したことがなく、船内にあることを忘れていた。</p> <p>船長は、携帯電話を自宅に忘れて所持していなかった。</p> <p>本船のシーアンカーは、船長が手作りしたものであり、長さ約4mの杉の木（上部）と長さ約4mの鋼管（下部）の間に帆布を張ったものを海面下約3～4mのところに浮かせており、シーアンカーのロープを約4m出していた。</p> <p>船長は、午後の出漁前に最新の気象情報を入手していなかったため、濃霧注意報が発表されていることを知らず、21日15時00分ごろ、定係地を出航する前に空模様を見たとき、霧が出そうな天気ではなく、風や波もあまりなくて視界が良好であったので出航し、その後、葛島南方沖で釣りを始めるまでは霧の発生はなかった。</p> <p>船長は、上衣の上に救命胴衣を着用し、ズボンの上にビニール合羽を着用して長靴を履いていた。</p> <p>船長は、霧中を航行中に3回ほど本船の付近を航行する他船の機関音が聞こえたので、接近しようとして機関音の方向に転舵したが、機関音が聞こえなくなって接近することができず、また、燃料切れになるまで漂泊又は錨泊することを考えなかった。</p> <p>本船は、海岸に漂着したのち、波浪によって岩場に当たり、船体に破口などの損傷が生じ、船外機2基が大破して海中に没した。</p> <p>海上保安庁では、5月21日14時ごろ船長の家族から118番通報を受け、巡視船艇及び航空機を出動させて本船の捜索を行った。</p>				
分析	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="518 1272 810 1444">乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象の関与 判明した事項の解析</td> <td data-bbox="810 1272 1452 1444">あり なし あり</td> </tr> <tr> <td data-bbox="518 1444 810 2040"></td> <td data-bbox="810 1444 1452 2040"> <p>本船は、濃霧により視界不良となった状況下、葛島南方沖から定係地に向け帰航中、船長が、船位及び航行方向が分からなくなった際、変針を繰り返しながら航行を続けたことから、燃料切れになって船外機が停止して運航不能になったものと考えられる。</p> <p>本船は、船内にマグネットコンパスを保管していたが、船長が、長期間、同コンパスを使用していなかったため、同コンパスを保管していることを忘れていたものと考えられる。</p> <p>船長は、航行方向が分からなくなった際、速やかに漂泊又は錨泊して視界の回復を待つか、又はマグネットコンパスを使用して航行方向を確認していれば、本インシデントを回避することができた可能性があると考えられる。</p> </td> </tr> </table>	乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象の関与 判明した事項の解析	あり なし あり		<p>本船は、濃霧により視界不良となった状況下、葛島南方沖から定係地に向け帰航中、船長が、船位及び航行方向が分からなくなった際、変針を繰り返しながら航行を続けたことから、燃料切れになって船外機が停止して運航不能になったものと考えられる。</p> <p>本船は、船内にマグネットコンパスを保管していたが、船長が、長期間、同コンパスを使用していなかったため、同コンパスを保管していることを忘れていたものと考えられる。</p> <p>船長は、航行方向が分からなくなった際、速やかに漂泊又は錨泊して視界の回復を待つか、又はマグネットコンパスを使用して航行方向を確認していれば、本インシデントを回避することができた可能性があると考えられる。</p>
乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象の関与 判明した事項の解析	あり なし あり				
	<p>本船は、濃霧により視界不良となった状況下、葛島南方沖から定係地に向け帰航中、船長が、船位及び航行方向が分からなくなった際、変針を繰り返しながら航行を続けたことから、燃料切れになって船外機が停止して運航不能になったものと考えられる。</p> <p>本船は、船内にマグネットコンパスを保管していたが、船長が、長期間、同コンパスを使用していなかったため、同コンパスを保管していることを忘れていたものと考えられる。</p> <p>船長は、航行方向が分からなくなった際、速やかに漂泊又は錨泊して視界の回復を待つか、又はマグネットコンパスを使用して航行方向を確認していれば、本インシデントを回避することができた可能性があると考えられる。</p>				

原因	<p>本インシデントは、日没直後、本船が、濃霧により視界不良となった状況下、葛島南方沖から定係地に向けて帰航中、船長が、船位及び航行方向が分からなくなった際、変針を繰り返しながら航行を続けたため、燃料切れになったことにより発生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"> ・ 出航前に最新の気象情報を入手すること。 ・ マグネットコンパスを有効に活用すること。 ・ 霧中で船位及び進行方向が分からなくなり、通信手段がない場合には、漂泊又は錨泊して視界の回復を待つこと。 ・ 携帯電話等の通信手段を確保しておくこと。 <p>なお、携帯電話は、防水型でGPS機能付きのものが望ましい。</p>