

## 船舶事故調査報告書

平成21年10月22日  
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決  
 委員長 後藤昇弘  
 委員 楠木行雄  
 委員 横山鐵男（部会長）  
 委員 山本哲也  
 委員 根本美奈

事故種類	転覆
発生日時	平成20年12月5日 08時04分ごろ
発生場所	北海道羅臼町東方沖 於 尋麻布港東防波堤灯台から真方位083° 1.85海里付近（概位 北緯43° 58.0′ 東経145° 10.8′）
事故調査の経過	平成20年12月5日、本事故の調査を担当する主管調査官（函館事務所）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 乗組員等に関する情報	漁船 第八孝栄丸、4.2トン HK3-124058（漁船登録番号）、個人所有 12.03m(Lr)×2.59m×0.89m、軽合金 ディーゼル機関、漁船法馬力数70、昭和55年6月20日 船長 男性 74歳 一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士 免許登録日 昭和51年5月14日 免許証交付日 平成18年4月6日 （平成23年7月3日まで有効） 漁の経験は60年、羅臼での漁の経験は40年近くあった。 甲板員 男性 46歳 一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士 免許登録日 平成19年7月19日 免許証交付日 平成19年7月19日 （平成24年7月18日まで有効） 船長の家族であり、平成20年春から船長とともに漁業に従事するようになった。
死傷者等	死亡 1人（船長）
損傷	全損
事故の経過	本船は、平成20年12月5日04時50分ごろ、船長ほか甲板員1人が乗り組み、いか一本釣り漁の目的で、北海道羅臼町於尋麻布漁港を出港し、同港東方沖5海里付近に至って操業を行った後、07時45分ごろ、帰航を開始した。甲板員が操舵室内の右舷側でリモコンによる操船に当たり、針路を西南西、速力を6～8knとし、南南東の波を左舷正横に受けながら航行していた。 甲板員は、操舵室内の左舷側に立っていた船長の指示に従って針路を西

	<p>方に転じて、波を左舷斜め後方から受けるようになって航行を続けた。本船が、波の進行速度と同じくらいの8～10knの速力で航行していたところ、船長は甲板員に増速を指示したが、甲板員がこれに従わなかったため、船長自身がリモコンを操作して増速した。本船は、約12knの速力で波の山を越え、波の下り斜面で約16knまで加速して、前方の波の上り斜面に船首を没入したため、左回頭及び減速することとなり、先に追い越した波を左後方～左方から受けて右舷側に転覆した。</p> <p>転覆時刻は、08時04分ごろで、転覆場所は、於尋麻布港東防波堤灯台から真方位083°1.85海里付近であった。</p> <p>甲板員は脱出し、間もなく近くを航行していた漁船に救助されたが、その漁船が事故発生場所付近に到着するころ、本船は沈没した。船長は行方不明となり、平成21年5月20日、死亡と認定された。</p>		
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風向 南南東、風力 5、視界 良好</p> <p>海象：波向 南南東 波高 約2m</p> <p>特記事項：北海道根室北部に強風波浪注意報が発表されていた。</p>		
<p>その他の事項</p>	<p>本船は、平成19年12月に、船長が購入し、平成20年のいか一本釣り漁の操業期を迎える前に、船尾甲板に重さ約1トンの集魚灯用発電機を積載した。</p> <p>操舵室前方甲板下の燃料タンク（容積400ℓ）は、ほぼ空であった。</p> <p>本船は、右舷側に2台、左舷側に3台のいか釣り機を装備しており、本事故時は、格納せずに、すべて舷外に約1m張り出させた状態で航行していた。</p> <p>船長は、救命胴衣を着用していなかった。甲板員は、救命胴衣を着用していたが、転覆して船内に閉じ込められ救命胴衣を脱いで脱出した。</p>		
<p>分析</p>	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="520 1191 817 1355"> <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</p> </td> <td data-bbox="817 1191 1449 2038"> <p>あり</p> <p>あり</p> <p>あり</p> <p>船長は、本船が転覆、沈没したため、落水し、又は本船から脱出できずに死亡したものと考えられる。</p> <p>本船は、船幅と同程度の波高の横波を左舷側から受け、大傾斜して本船の復原力を超えたため、転覆したものと考えられる。</p> <p>本船は、波の上り斜面に船首を没入し、左回頭及び減速することとなったため、横波を左舷側から受けたものと考えられる。</p> <p>本船が速力を上げ、波の下り斜面で更に加速したため、前方の波の上り斜面に船首を没入したものと考えられる。</p> <p>船体が右舷側に傾斜した際、いか釣り機が海中に没して船体の復原を妨げた可能性があると考えられる。</p> <p>本船が、波の上り斜面に船首を没入したとき、海水が甲板上に流入し、重心が上昇して復原性能</p> </td> </tr> </table>	<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</p>	<p>あり</p> <p>あり</p> <p>あり</p> <p>船長は、本船が転覆、沈没したため、落水し、又は本船から脱出できずに死亡したものと考えられる。</p> <p>本船は、船幅と同程度の波高の横波を左舷側から受け、大傾斜して本船の復原力を超えたため、転覆したものと考えられる。</p> <p>本船は、波の上り斜面に船首を没入し、左回頭及び減速することとなったため、横波を左舷側から受けたものと考えられる。</p> <p>本船が速力を上げ、波の下り斜面で更に加速したため、前方の波の上り斜面に船首を没入したものと考えられる。</p> <p>船体が右舷側に傾斜した際、いか釣り機が海中に没して船体の復原を妨げた可能性があると考えられる。</p> <p>本船が、波の上り斜面に船首を没入したとき、海水が甲板上に流入し、重心が上昇して復原性能</p>
<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</p>	<p>あり</p> <p>あり</p> <p>あり</p> <p>船長は、本船が転覆、沈没したため、落水し、又は本船から脱出できずに死亡したものと考えられる。</p> <p>本船は、船幅と同程度の波高の横波を左舷側から受け、大傾斜して本船の復原力を超えたため、転覆したものと考えられる。</p> <p>本船は、波の上り斜面に船首を没入し、左回頭及び減速することとなったため、横波を左舷側から受けたものと考えられる。</p> <p>本船が速力を上げ、波の下り斜面で更に加速したため、前方の波の上り斜面に船首を没入したものと考えられる。</p> <p>船体が右舷側に傾斜した際、いか釣り機が海中に没して船体の復原を妨げた可能性があると考えられる。</p> <p>本船が、波の上り斜面に船首を没入したとき、海水が甲板上に流入し、重心が上昇して復原性能</p>		

	<p>が悪化した可能性があると考えられる。</p> <p>約1トンの発電機を船尾甲板に設置し、燃料タンクがほぼ空であったため、購入時より船体の重心が上がり復原性能が悪化していたものと考えられる。</p> <p>転覆後、操舵室の開口、暴露甲板の開口等から船内に浸水し、予備浮力を喪失したため、沈没したものと考えられる。</p> <p>本船が引き揚げられておらず、また、図面もないため、事故発生時の本船の状態、船型、設置設備等については、明らかにすることができなかった。</p>
原因	<p>本事故は、本船が羅臼町東方沖を漁場から帰航中、左舷側から船幅と同程度の波高の横波を受け、大傾斜して本船の復原力を超えたため、転覆し、沈没したことにより発生したものと考えられる。</p>