

## 船舶事故調査報告書

平成22年11月25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 山本 哲 也  
 委員 根本 美 奈

事故種類	沈没
発生日時	平成22年7月7日 06時15分ごろ
発生場所	鳥取県米子市皆生漁港沖（美保湾南部） 淀江港沖防波堤灯台から真方位288° 2.5海里付近 （概位 北緯34° 28.6′ 東経133° 22.4′）
事故調査の経過	平成22年7月9日、本事故の調査を担当する主管調査官（広島事務所）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 かわつ丸、0.56トン TT3-7105（漁船登録番号）、個人所有 4.60m (Lr) × 1.40m × 0.40m、FRP ガソリン機関、30kW、昭和58年5月20日
乗組員等に関する情報	船長 男性 82歳 二級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許年月日 昭和57年7月9日 免状交付年月日 平成18年12月4日 （平成24年10月25日まで有効） 甲板員 男性 58歳 操縦免許なし
死傷者等	なし
損傷	船体沈没
事故の経過	本船は、船長及び甲板員が乗り組み、両人とも救命胴衣を着用して皆生漁港を出港し、平成22年7月7日05時20分ごろ、同漁港沖約2,200mの水深約16mの漁場に到着してバイかご網漁の操業を始めた。 船長は、船尾部で腰を掛けて船外機を操縦し、甲板員が、前日に仕掛けていたバイかご網の揚収を行い、同かご網の揚収を終えたのち、今度は同かご網を仕掛けるため、船首を東方に向け、船外機を微速力後進にかけて後方に下がりながら、右舷船首から海中へバイかご網の投入を始めた。 船長は、波が船内に打ち込むようになり、船底から約10cmまで溜まったので、甲板員に波が打ち込んだことを知らせたが、甲板員は、いつも打ち込んでくる程度の少量の海水が打ち込んだものと思い、間もなくバイかご網の投入を終えることができることから、船長に対して溜まった海水をくみ出すように依頼し、同かご網の投入を続けた。 本船は、船長が溜まった海水を柄杓などで何度かくみ出したころ、左舷側から波が3度にわたって船内に打ち込み、大量の海水が入って水船状態となり、06時15分ごろ、淀江港沖防波堤灯台から真方位288° 2.5

	<p>海里付近で沈没した。</p> <p>船長及び甲板員は、船首部に備え付けていた外径が約40cmの救命浮輪に2人でつかまって漂流していたところ、06時30分ごろ、海面清掃のために付近を航行していた漁船に救助された。</p>	
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 南南東、風力 2、気温 22.3℃</p> <p>海象：潮汐 上げ潮の中央期、波高 約1m、波向 北、海水温度 約18～19℃</p> <p>7月6日から7日にかけて鳥取地方気象台からは、風や波に関する警報、注意報は発表されていなかった。</p> <p>鳥取地方気象台発表の鳥取県中・西部の波の高さの予報</p> <p>7月6日17時発表 今夜0.5m、明日0.5m</p> <p>7月6日18時発表 今夜0.5m、明日0.5m</p> <p>7月7日05時発表 今日0.5m</p> <p>国土交通省港湾局全国港湾海洋波浪情報網（ナウファス）のホームページに掲載された、事故発生場所の東方約70kmに位置する鳥取港の平成22年7月7日の有義波の観測値は次のとおりであった。</p> <p>05：00 波高 0.73m、周期 9.1秒、波向 北</p> <p>06：00 波高 0.71m、周期 8.9秒、波向 北北東</p>	
その他の事項	<p>本船は、操舵室を有しない船外機付きの漁船で、これまでも船内に海水が打ち込んだ場合は、柄杓やバケツにより海水をくみ出していた。</p> <p>本船のバイかご網漁の漁具は、直径約5mmの幹綱に、長さ約62cm、幅約44cm及び高さ約21cmで重さ約1.2kgのかご網を約4～5mの間隔で約23個取り付けたもので、幹綱の両端におもりと標識を取り付けて海中に沈めていた。操業時間は、かご網の引き揚げに約40～50分、投入に約30分を要し、出港から入港までが約2時間であった。</p> <p>船長及び甲板員は、本船を購入した昭和58年ごろから2人でバイかご網漁を行っており、操業中の2人の役割は、船長が、操船、かご網からの貝の取り出し及びえさ付けを、甲板員が、漁場の選択、かご網の投入及び引き揚げを行っていた。また、操業の判断は、2人で相談して行うようにしていた。</p> <p>船長及び甲板員は、出港時から小型船舶用固定式救命胴衣を着用しており、本船の船首部に小型船舶用救命浮輪を備え付けていた。また、甲板員は、携帯電話を持っていたが、防水型でなかったため、本船が沈没した際に使用できなくなった。</p>	
分析	乗組員等の関与	あり
	船体・機関等の関与	なし
	気象・海象の関与	あり
	判明した事項の解析	<p>本船は、皆生漁港沖でバイかご網漁を操業中、波が船内に打ち込む状況となった際、操業を続けていたことから、大量の海水が打ち込み、沈没したものと考えられる。</p> <p>船長は、波が船内に打ち込むようになったので、かご網を投入していた甲板員に知らせたものの、甲板員が、いつも打ち込む程度の少量の海水であると思い込み、間もなくかご網の投入を終え</p>

		ることができることから、操業を続けたものと考えられる。
原因	本事故は、本船が皆生漁港沖で操業中、波が船内に打ち込む状況となった際に操業を続けたため、大量の海水が船内に打ち込み、沈没したことにより発生したものと考えられる。	