

## 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	転覆
発生日時	平成22年1月24日 13時09分ごろ
発生場所	北海道八雲町八雲港東防波堤灯台から真方位064° 4,800m付近 （概位 北緯42° 16.6′ 東経140° 20.5′）
事故調査の経過	平成22年2月10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	漁船 第八大勝丸 <sup>たいしょう</sup> 、6.6トン HK2-21905（漁船登録番号）、個人所有 13.25m（Lr）×3.37m×1.00m、FRP ディーゼル機関、90（漁船法馬力数）、平成元年8月
乗組員等に関する情報	船長 男性 41歳 一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成2年8月24日 免許証交付日 平成21年11月20日 （平成27年8月23日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	機関及び航海計器等に濡損
事故の経過	<p>本船は、船長及び甲板員1人が乗り組み、八雲漁港北東方沖約5,800mに設置されたほたて貝養殖施設において、船尾部の揚網機で、同施設の桁縄を海面から持ち上げて浮き球を付ける作業を行っていた。</p> <p>船長は、ふだんより船尾部が沈み、船尾甲板上を波が洗っていたことから異常を感じ、甲板員に舵機室の上面に位置する船尾甲板上にある蓋（以下「船尾ハッチの蓋」という。）を開けて舵機室内を確認するよう指示した。</p> <p>甲板員は、船尾ハッチの蓋を開けたところ、舵機室内が満水状態で、プロペラ点検口の蓋が開いてずれているのを認め、「蓋が開いている。」と船長に報告した。</p> <p>船長は、立っていた位置から舵機室内が満水状態となっているのが見えたが、プロペラ点検口は見えなかったため、甲板員の報告を船尾ハッチの蓋が開いているものと解釈し、桁縄を持ち上げた際に船尾部が沈み、海水が船尾甲板にある船尾ハッチから舵機室に浸入したものと思い、低速で帰航して、排水のため上架することとした。</p> <p>本船は、八雲漁港へ向けて約4～5ノットで南進中、さらに船尾部が沈む状態になったので、船長は、漁業協同組合に無線で救助を要請した。</p>

	<p>本船は、八雲港東防波堤灯台から真方位064°4,800m付近で停止したところ、排水口から海水が浸入し、船尾部が海中に没しながらゆっくり右舷側に傾斜し、平成22年1月24日13時09分ごろ転覆した。</p> <p>船長及び甲板員は、海中に投げ出されたが、来援した僚船に救助された。</p>	
気象・海象	<p>気象：天気 曇り、風向 西南西、風力 3、視界 良好</p> <p>海象：波高 約1m、水温 約4℃</p>	
その他の事項	<p>船長及び甲板員は、操業中、救命胴衣を着用していなかったが、転覆する直前に着用した。</p> <p>本船は、船首船橋型の漁船で、上甲板下は、船首側から順に船首部空区画、第一魚倉、第二魚倉、機関室区画、船尾側空区画、舵機室の6つの区画が設けられていた。</p> <p>本船は、舵機室に舵取装置が設置され、プロペラ翼の真上の舵機室船底に浮流物等がプロペラに絡んだ場合の除去作業等のため、直径24cmのプロペラ点検口が設けられ、その周囲には、船底から高さ約58cm、縦約87cm、横約55cmの囲壁が設けられていた。</p> <p>プロペラ点検口の蓋はしんちゅう製で、中央に直径約5cmの円形ガラスの窓がはめ込まれたヒンジのない取り外し式であり、船底外板内側のプロペラ点検口の周囲に等間隔に設置された4個の蝶ネジ付き起倒式ボルトにより、プロペラ点検口の蓋の周囲に備わった<sup>つば</sup>鏝を締め付けて水密を保つようになっていた。</p> <p>プロペラ点検口の蓋は、本事故後に本船を上架したときには流失していた。</p> <p>舵機室から機関室区画までの各隔壁には、ケーブル及び油圧パイプが貫通する部分に透き間があり、水密となっていなかった。</p> <p>上甲板面の舷側には、長方形の排水口が両舷に各9個設けられていた。</p> <p>本船は、積載物として浮き球約100個を船尾甲板に、ほたて貝を選別及び洗浄する機械やベルトコンベアを船体中央部に積んでおり、本船の出航時の喫水は、船首約65cm、船尾約168cm、船尾の喫水面からプロペラ点検口の囲壁上面までの高さは約28cmで、船尾部は赤いペンキ部分が少し見えていた。</p> <p>船長は、プロペラ点検口の点検と蝶ネジの締め付け状況の点検を約10日に1度程度行っていた。これまで、船尾ハッチの蓋を開けると海水が溜まっていることがあったが、囲壁を超えて舵機室に浸水したことはなく、本事故前日に点検したとき、海水が少し溜まっていたので、くみ出して、道具を使用せずに、手で蝶ネジの締め付けを行っていた。</p> <p>船長は、ふだん、低速で航行した際、機関の振動が少し大きいのを感じていた。</p> <p>本船の主機は、転覆するまで運転されていた。</p>	
分析	乗組員等の関与	あり
	船体・機関等の関与	あり
	気象・海象の関与	なし
	判明した事項の解析	本船は、八雲漁港北東方沖のほたて貝養殖施設付近において、プロペラ点検口の蓋が開いていたことから舵機室に浸水し、隔壁のケーブル及び油

	<p>圧パイプが貫通する部分の透き間から船尾側空区画に浸水し、転覆したものと考えられる。</p> <p>プロペラ点検口の蓋は、蝶ネジが機関の振動により緩んだ可能性があると考えられる。</p> <p>本船は、揚網機で桁縄を海面から持ち上げて浮き球を付ける作業の際、桁縄の重量で船尾喫水が増大し、プロペラ点検口から入った海水が、プロペラ点検口の囲壁からあふれて舵機室が満水となり、隔壁の透き間から隣接する船尾側空区画に浸水し、さらに、八雲漁港へ向け航行したことで浸水量が増加したものと考えられる。</p> <p>甲板員は、プロペラ点検口の蓋が開いてずれているのを見て、「蓋が開いている。」と船長に報告したが、船長は、船尾ハッチの蓋が開いているものと解釈し、桁縄の重量で船尾部が沈んだ際に船尾ハッチの蓋がずれて海水が船尾甲板上から舵機室に浸水したものだと思い込み、自ら舵機室内の状況を確認しなかったため、プロペラ点検口から浸水していることに気付かなかったものと考えられる。</p> <p>船長が、舵機室内の浸水状況を確認し、プロペラ点検口の蓋を閉めて海水を排水するか、自力航行することなく僚船に救助要請を行うなどの対応をとっていれば、本事故を回避できた可能性があると考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、本船が、八雲漁港北東方沖のほたて貝養殖施設付近において、揚網機で桁縄を海面から持ち上げて浮き球を付ける作業中、船長が、舵機室が満水となっていることを認めた際、プロペラ点検口の蓋が開いていることに気付かなかったため、隔壁の透き間から隣接する船尾側空区画に浸水し、八雲漁港へ帰航中、浸水量が増して転覆したことにより発生したものと考えられる。</p>