

船舶事故調査報告書

平成23年6月30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 石川 敏行
 委員 根本 美奈

事故種類	転覆
発生日時	平成22年10月3日 08時18分ごろ
発生場所	青森県大間町下手浜漁港の東方沖 大間町大間埼灯台から真方位140° <small>したてはま</small> 600m付近（概位 北緯41°33.0′ 東経140°55.0′）
事故調査の経過	平成22年10月6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 第十八のぞみ丸、4.3トン AM3-50662（漁船登録番号）、個人所有 9.85m(Lr)×2.63m×0.74m、FRP ディーゼル機関、281kW（漁船法馬力数）、昭和63年5月25日 船長 男性 53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 昭和54年3月9日 免許証交付日 平成22年10月8日 （平成25年3月23日まで有効） 甲板員 男性 38歳
死傷者等	なし
損傷	全損
事故の経過	<p>本船は、船長ほか甲板員1人が乗り組み、青森県大畑町大畑漁港へ帰航するため、大間埼と大間町弁天島の間に向けて針路を真方位約070°～080°とし、約13ノット(kn)の速力で航行中、船長が、船首方に、突然、高起した波高約2.5mの波を認めたので、舵中央のまま約10knに減速したが、船首から大量の海水が甲板の上に打ち込み、膝の位置よりも高い水位で船尾甲板まで滞留し、魚倉の蓋が浮き上がるとともに操舵室の出入口からも海水が入り、操舵室左舷側の出入口が破れて徐々に左に傾斜した。</p> <p>本船は、危険を感じ、右舵を取って機関を一杯に上げたが傾斜が戻らず、波の穏やかなところまで移動したものの、本船は、左舷傾斜が増大し、平成22年10月3日08時18分ごろ転覆した。</p> <p>船長及び甲板員は、船底にはい上がり、約2分～3分後に近くで作業中の漁船に救助された。</p> <p>本船は、漂流して大間埼に漂着し、4日08時50分ごろ陸揚げされた。</p>

<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 南東～東、風速 約3.8m/s、瞬間最大風速 8.5m/s、気温 約18.9℃、視界 良好 海象：波高 約2～3m、東向き約2～3knの潮流、水温 約21℃</p>	
<p>その他の事項</p>	<p>本船は、甲板下に船首から船尾にかけ、船首倉、氷倉、魚倉、いけす、機関室及び舵庫が配置されていた。船首倉の蓋は、縦横各60cm、魚倉の蓋は、縦70cm横120cmでFRP製であった。</p> <p>本船は、本事故当時、船首倉にロープ等、氷倉に氷約400kg が積載され、いけすは、スカッパを開けて船外の海水が出入りし、機関室にA重油約1klが搭載され、やや船尾トリムであった。</p> <p>本船は、船体中央部付近の甲板上の舷側に縦5cm横25cmの排水口が各舷5個設置されていた。</p> <p>機関室は、左舷側にアルミ製引き戸の出入口が設けられ、コーミングの高さは甲板上約10cm であり、本事故時、引き戸は閉鎖されていたが水密ではなかった。</p> <p>操舵室左舷側後壁に配置された機関室出入口扉は、木製であった。</p> <p>本船は、荷崩れが生じるような積載物はなかった。</p> <p>船長は、出航前に気象情報を収集し、3日の午後から天気が悪くなることを知っていた。</p> <p>船長は、携帯電話により、海上保安庁の船舶気象サイトで松前、竜飛崎、大間、恵山岬及び尻屋崎の現況を確認し、風が強くなりそうであったことから、06時ごろ操業を中止した。</p> <p>海上保安庁刊行の本州北西岸水路誌によれば、大間崎から北方へ延びる礁脈上を流れる東流は強く、渦流、急潮、三角波を起こすことがあり、東寄りの風のときに起こることが多い。</p> <p>本事故発生水域の水深は、約7～8mであった。</p> <p>船長及び甲板員は、救命胴衣を着用していた。</p> <p>本船は、救命浮環、遭難信号装置及び救命筏は搭載していなかった。漁業無線は、設備していたが使用しなかった。</p>	
<p>分析</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>なし あり あり</p> <p>本船は、津軽海峡の大間崎と弁天島間の水深約7～8mの水域において、東向きの約2～3knの潮流が流れ、瞬間最大風速8.5m/sの東風が吹く状況下、約10knの速力で東進中、船首から甲板上に海水が打ち込み、左舷側に傾斜して転覆したものと考えられる。</p> <p>本船は、打ち込んだ海水が甲板上に滞留するとともに、機関室の左舷側出入口から機関室に浸水したことから、遊動水等の影響により復原力が減少し、左舷側に転覆したものと考えられる。</p> <p>船長は、右舵を取って機関の回転を一杯に上げたが、右舵を取った当初は、本船を右舷側へ傾斜させる作用が働いたものの、旋回が次第に進むにしたがって遠心力を生じ、左舷側に傾斜させる作</p>

		用が働き、転覆を助長させた可能性があると考えられる。
原因	<p>本事故は、本船が、津軽海峡の大間崎と弁天島間の水深約7～8mの水域において東進中、船首から海水が打ち込んだため、海水が甲板上に滞留するとともに、左舷側の機関室出入口引き戸から機関室に浸水し、左舷側に転覆し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、次のものが考えられる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 機関室出入口引き戸は、機関室へ浸水しないような構造とすること。 ・ 甲板上に打ち込んだ海水を速やかに排水するための排水口を検討すること。 ・ 転舵により横傾斜を修正する方法の適否について検討すること。 	