

## 船舶事故調査報告書

平成23年7月14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7月2日 11時16分ごろ
発生場所	北海道稚内市稚内港北方沖 稚内灯台から真方位045° 6.1海里（M）付近（概位 北緯45° 31.3′ 東経141° 44.8′）
事故調査の経過	平成22年7月7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 第十八 <sup>たいあん</sup> 泰安丸、4.84トン HK3-74348（漁船登録番号）、個人所有 12.70m×3.06m×0.84m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数70、昭和51年8月10日
乗組員等に関する情報	船長 男性 47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 平成11年10月12日 免許証交付日 平成21年10月30日 （平成26年12月16日まで有効） 甲板員 男性 76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50年8月22日 免許証交付日 平成17年12月22日 （平成23年3月27日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	全損
事故の経過	本船は、船長及び甲板員1人が乗り組み、稚内港北北東方沖6M付近でなまこけた網漁を行っていたが、平成22年7月2日10時30分ごろ機関を中立として7回目の揚網を開始した。 船長は、船尾のウインチでけた網を船尾端に巻き寄せ、船首部に装備した仰角約40°のデリックブーム（以下「ブーム」という。）を両舷のトップレール上に係止したガイロープで船体中央やや右舷寄りに固定し、ブーム先端の定滑車に導いた吊り綱の一端に付けた鉤をけた網に掛け、油圧ウインチで左舷側から吊り上げたところ、けた網に鉄板が絡んでいるのを認めた。 船長は、けた網をブームの頂上まで吊り上げて鉄板が外れないので、鉄板をけた網から切り離すため、吊り綱を緩めて鉄板に鉤を掛け直して再度吊り上げたところ、鉄板が海中から約20cm吊り上がった辺りで、「バ

	<p>リバリ」という音とともに、ブームのガイロープを係止していた右舷側トップレールが破損し、ブームが左舷側に振り出され、本船は、11時16分ごろゆっくりと転覆した。</p> <p>船長は、左舷側に大きく傾いていく本船をはい上がるようにして転覆した船底に上がった。甲板員は転覆とともに船内に巻き込まれたが、その後、浮上し、船長の援助を得て船底に上がったところ、転覆を認めた僚船に兩人とも救助された。</p> <p>本船は、僚船により稚内港に向けてえい航されていたところ、13時10分ごろ沈没し、後日引き揚げられた。</p>								
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 南西、風力 2、視界 良好</p> <p>海象：うねり なし</p>								
その他の事項	<p>けた網の重量は、本事故当時、漁獲物を含めて約900kgであり、鉄板の重量は、約330kgであった。</p> <p>吊り綱は、直径18mmの合成繊維製ロープであった。</p> <p>ブームは、直径約9cm、長さ約6mのステンレス製で、トップレールは、厚さ6cm幅30cmの木製のレールであり、右舷側のトップレールが、長さ約1.1mにわたって破損していた。</p> <p>ガイロープを係止する止め金具は、ステンレス製で6本のボルトとナットによりトップレール上に固定されていた。</p> <p>ブームの旋回及び吊り綱の上げ下ろしは、リモコンに付いている4つのボタンスイッチにより手元で操作できた。</p> <p>船長は、初め鉄板が絡んだ状態のけた網がブームの頂上まで上がったので、吊り綱の鉤を鉄板に掛け直して再度吊り上げても支障ないと考えた。</p> <p>船長は、これまで、油圧ウインチでけた網が吊り上がらない経験をしたことはなかった。</p> <p>船舶所有者は、平成13年9月本船を購入後、船体の大きな改造は行っていないかった。</p> <p>本事故当時、船長及び甲板員は、救命胴衣を着用していた。</p>								
分析	<table border="1"> <tr> <td>乗組員等の関与</td> <td>あり</td> </tr> <tr> <td>船体・機関等の関与</td> <td>あり</td> </tr> <tr> <td>気象・海象の関与</td> <td>なし</td> </tr> <tr> <td>判明した事項の解析</td> <td> <p>本船は、稚内港北方沖において、なまこけた網に絡んだ鉄板を切り離そうとして鉄板及びけた網をブームを使用して吊り上げた際、ブームのガイロープを係止していた右舷側トップレールが破損したことから、鉄板及びけた網を吊り上げていたブームが左舷側に振り出され、左舷側に傾斜して転覆したものと考えられる。</p> <p>船長が、鉄板及びけた網をブームを使用して吊り上げた際、ガイロープを係止していた右舷側トップレールに過大な荷重が掛かったことから、右舷側トップレールが破損したものと考えられる。</p> </td> </tr> </table>	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	<p>本船は、稚内港北方沖において、なまこけた網に絡んだ鉄板を切り離そうとして鉄板及びけた網をブームを使用して吊り上げた際、ブームのガイロープを係止していた右舷側トップレールが破損したことから、鉄板及びけた網を吊り上げていたブームが左舷側に振り出され、左舷側に傾斜して転覆したものと考えられる。</p> <p>船長が、鉄板及びけた網をブームを使用して吊り上げた際、ガイロープを係止していた右舷側トップレールに過大な荷重が掛かったことから、右舷側トップレールが破損したものと考えられる。</p>
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	<p>本船は、稚内港北方沖において、なまこけた網に絡んだ鉄板を切り離そうとして鉄板及びけた網をブームを使用して吊り上げた際、ブームのガイロープを係止していた右舷側トップレールが破損したことから、鉄板及びけた網を吊り上げていたブームが左舷側に振り出され、左舷側に傾斜して転覆したものと考えられる。</p> <p>船長が、鉄板及びけた網をブームを使用して吊り上げた際、ガイロープを係止していた右舷側トップレールに過大な荷重が掛かったことから、右舷側トップレールが破損したものと考えられる。</p>								
原因	<p>本事故は、本船が、稚内港北方沖において、なまこけた網に絡んだ鉄板をけた網から切り離そうとして鉄板及びけた網をブームを使用して吊り上げた際、ブームのガイロープを係止していた右舷側トップレールが破損し</p>								

	たため、鉄板及びけた網を吊り上げていたブームが左舷側に振り出され、左舷側に傾斜して転覆したことにより発生したものと考えられる。
--	-----------------------------------------------------------------