

船舶事故調査報告書

平成24年4月12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 庄 司 邦 昭
 委員 根 本 美 奈

事故種類	転覆
発生日時	平成23年3月1日 04時50分ごろ
発生場所	北海道長万部町 ^{おしやまんべ} 所在の長万部港東防波堤灯台から真方位146°10海里（M）付近（概位 北緯42°23.6′ 東経140°31.5′）
事故調査の経過	平成23年3月1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。 原因関係者としての船長からの意見聴取は、本人が本事故で死亡したため行わなかった。
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 第二十八 ^{えいき} 栄亀丸、4.9トン HK3-107665（漁船登録番号）、個人所有 11.62m（Lr）×3.11m×0.78m、軽合金 ディーゼル機関、254kW、昭和63年2月27日
乗組員等に関する情報	船長 男性 66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9月28日 免許証交付日 平成21年11月19日 （平成27年9月27日まで有効） 甲板員A 男性 56歳 甲板員B 男性 47歳
死傷者等	死亡 3人（船長、甲板員A及び甲板員B）
損傷	不明
事故の経過	船長は、家族にえびかご漁の操業に出ると告げ、平成23年3月1日03時15分ごろ自宅を出発した。 本船は、平素、船長の家族（女性）が甲板員として乗り組んでいたが、本事故当日は、甲板上約2mの高さに積み上げられた500個（えびかご漁船は、総トン数にかかわらず、かごの数は500個までと決められていた。）のえびかご（1かごの重量約2～3kg）を投じる予定であったため、男性である甲板員A及び甲板員Bが乗り組むこととなっていた。 僚船船長は、03時40分ごろ、北海道八雲町山越漁港の近くにある自宅から、山越漁港内の本船の平素からの係留場所に本船のものと思われる灯火が点灯しているのを視認し、03時45分ごろ本船のものと思われる航走音を聞いた。 04時50分ごろ、本船所属漁業協同組合（以下「本件組合」という。）宛に「本船が転覆した」旨の電話があったが、内容がよく聞き取れないまま電話がすぐ切れたため、組合職員は、誰からの電話であるのか確認できなかった。

	<p>組合職員は、操業船全船に向け「今、本船が転覆したという電話があった。場所は分からないが救助に向かってくれ」との漁業無線を発信するとともに、海上保安部に事態を通報した。</p> <p>04時53分ごろ、甲板員A及び甲板員Bの携帯電話から、それぞれの家族宛てに「船が転覆した。今、船底の上にいる」旨の電話があったが、いずれの電話もすぐに切れ、家族が電話をかけ直したがつながらなかった。</p> <p>本船乗組員及び本船は、海上保安部の巡視船、航空機及び僚船約20隻により捜索が行われたが、発見されずに行方不明となり、本船乗組員は、後日、死亡認定により除籍された。</p>								
気象・海象	<p>気象：天気 曇り、風向 南東、風速 約2～2.5m/s、視界 良好</p> <p>海象：波向 南東、波高 約1.5m、うねり 南東方、水温 約2℃</p>								
その他の事項	<p>捜索中の僚船は、長万部港東防波堤灯台から真方位146°10M付近（以下「本件海域」という。）において、本船の漁具及び油の湧出を発見し、本船の船体と思われるソナー反応を探知した。</p> <p>船長は、家族に対し、本件海域で操業する予定である旨を告げていた。</p> <p>本船は、北海道噴火湾に所在する各漁業協同組合所属のえびかご漁船65隻により構成される漁業協議会に所属しており、各船の出港については、各漁業協同組合単位に設けられた指揮船が総船団長と協議して決められていた。なお、出港後に引き返す等の判断は、各船の船長に委ねられていた。</p> <p>漁業協議会所属の各船は、いずれも操業開始時刻に間に合うよう、好漁場である本件海域に向け、噴火湾内各漁港から出港していたが、本事故当日、山越漁港から本件海域に向けて直進する場合、南東からの風浪をほぼ右舷正横から受けるため、風浪の影響を強く受ける状況であった。</p> <p>本船の操業方法は、あらかじめGPSに登録してある漁場に操業開始時刻前に到着してえびかごにボンデンを取り付ける等の準備を行いながら待機し、総船団長の操業開始の無線合図とともに、微速力で航行しながら、右舷側からえびかごを投じるものであった。なお、発見された本船の漁具にはボンデンは取り付けられていなかった。</p> <p>本事故当日は、時化模様であったため、通常、05時30分ごろに発せられる総船団長からの操業開始の合図が05時ごろに発せられていた。なお、海象悪化等の理由で操業開始の合図が早まることは、度々行われていた。</p> <p>別の僚船（6.6トン）の船長によれば、本事故当日は、やませが吹き、うねりがあったものの、本件海域で操業中に特に危険を感じる程の気象、海象ではなかった。</p> <p>本件組合に所属する組合員は、本件組合の指導により、平素から救命胴衣を着用していた。</p>								
分析	<table border="0"> <tr> <td>乗組員等の関与</td> <td>不明</td> </tr> <tr> <td>船体・機関等の関与</td> <td>不明</td> </tr> <tr> <td>気象・海象の関与</td> <td>不明</td> </tr> <tr> <td>判明した事項の解析</td> <td>本船は、長万部港南南東方沖の本件海域において、漁場に向けて航行中又は操業のために待機中、本件組合に電話連絡があった04時50分ご</td> </tr> </table>	乗組員等の関与	不明	船体・機関等の関与	不明	気象・海象の関与	不明	判明した事項の解析	本船は、長万部港南南東方沖の本件海域において、漁場に向けて航行中又は操業のために待機中、本件組合に電話連絡があった04時50分ご
乗組員等の関与	不明								
船体・機関等の関与	不明								
気象・海象の関与	不明								
判明した事項の解析	本船は、長万部港南南東方沖の本件海域において、漁場に向けて航行中又は操業のために待機中、本件組合に電話連絡があった04時50分ご								

	<p>ろに転覆したものと考えられる。</p> <p>本船は、発見された漁具にボンデンが取り付けられていなかったことから、甲板上に多数のえびかごが積載された重心が高い状態で転覆したものと考えられるが、転覆に至る状況を明らかにすることはできなかった。</p> <p>本船乗組員は、行方不明となり、後日、死亡認定された。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、本船が、長万部港南南東方沖の本件海域において、漁場に向けて航行中又は操業のために待機中に転覆したことにより発生したものと考えられる。</p>