

船舶事故調査報告書

平成24年4月26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1月31日 09時00分ごろ |
| 発生場所 | 青森県八戸市八戸港東方沖 八戸市所在の階上灯台から真方位045° 8.3海里付近 （概位 北緯40° 33.0′ 東経141° 48.5′） |
| 事故調査の経過 | 平成23年2月1日、本事故の調査を担当する主管調査官（仙台事務所）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 第十八丸 ^{かず} 、9.7トン AM2-6397（漁船登録番号）、個人所有 14.93m (Lr) × 3.69m × 1.04m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数120、昭和63年6月4日 |
| 乗組員等に関する情報 | 船長 男性 37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10年4月17日 免許証交付日 平成23年2月16日 （平成25年4月22日まで有効） |
| 死傷者等 | なし |
| 損傷 | 全損 |
| 事故の経過 | <p>本船は、船長及び甲板員2人が乗り組み、八戸港東方沖において、たら刺し網漁を操業中、船長が右舷側前部甲板に設置された揚網機の操作を、甲板員2人が引き揚げた刺し網の積み込み作業を行っていた。</p> <p>船長は、甲板員が操舵室右舷側外壁とブルワークとの間の甲板に刺し網約半分を積み込んだ頃、大漁（漁獲量約5tと推定）であり、「残りの刺し網」（以下「本件刺し網」という。）を左舷側の甲板に積み込むことにした。</p> <p>甲板員は、船長から本件刺し網を左舷側に積み込むよう指示を受け、本件刺し網を左舷ブルワークに沿って操舵室前から船首方の左舷船首甲板に積み込んだ。</p> <p>本船は、揚網が終わる頃、右傾斜していたことから、左舷船首甲板に積み込んだ本件刺し網が右舷側に移動して船首甲板の中央部から右舷側に広がり、魚倉のさ蓋が覆われるとともに、右傾斜が大きくなり、右舷放水口から右舷甲板に浸水した。</p> <p>船長は、右舷甲板の海水が排水できなくなるとともに、右傾斜が増加していったが、さ蓋を開けて漁獲物を魚倉に積み込むことができなかったことから、右傾斜が増加する状態で青森県階上町小舟渡漁港に帰航すること</p> |

| | | |
|--------|--|--|
| | <p>とにした。</p> <p>船長は、帰航中、本件刺し網を左舷側に移動させようとして右旋回を数回行ったが、右傾斜が更に増加して、ブルワークを越えて波が船内に打ち込むようになり、この状態で大きな波を受けたり、強風で船体があおられたりしたら転覆するかもしれないと思い、僚船に来援してほしい旨を連絡した。</p> <p>本船は、航行を続け、甲板に海水が大量に滞留して右舷側に大きく傾き、機関室に浸水して機関が停止し、平成23年1月31日09時00分ごろ八戸港東方沖で右舷側から転覆した。</p> <p>乗組員は、船底にはい上がったのち、僚船に救助された。</p> <p>本船は、引船によりえい航中、沈没した。</p> | |
| 気象・海象 | <p>気象：天気 曇り、風向 西、風速 約5～6m/s</p> <p>海象：波高 約0.5～1.0m</p> | |
| その他の事項 | <p>本船は、ブルワークの高さが約90cmであり、左舷及び右舷ブルワーク下方に各4か所及び甲板と同じ高さでブルワーク下部に各6か所の放水口が設置されていた。</p> <p>本船の船首甲板上には、板子が敷かれ、さ蓋と板子の高さがほぼ同じであった。</p> <p>船長は、甲板員2人がベテランであったことから、両人が本件刺し網を操舵室左舷側外壁とブルワークとの間の甲板に積み込むものと思い、積み込み場所を明確に指示していなかった。</p> <p>甲板員は、海上が穏やかだったので刺し網が移動することはないと思い、本件刺し網を左舷ブルワークに沿って操舵室前から船首方の左舷船首甲板に積み込んだ。</p> <p>本船は、揚網が終わる頃、甲板に波は打ち込んでいなかった。</p> <p>乗組員は、全員が救命胴衣を着用していた。</p> | |
| 分析 | <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象の関与</p> <p>判明した事項の解析</p> | <p>あり</p> <p>なし</p> <p>なし</p> <p>本船は、八戸港東方沖を右傾斜が増加する状態で航行中、波が船内に打ち込むなどにより浸水し、海水が甲板に滞留して傾斜したことから、転覆した可能性があると考えられる。</p> <p>海水が甲板に滞留した経過は、次のとおりであった可能性があると考えられる。</p> <p>(1) 揚網が終わる頃、右傾斜していたことから、本件刺し網が右舷側に移動して右傾斜が増加し、右舷放水口から右舷甲板に浸水した。</p> <p>(2) 右舷放水口から浸水が続いて右舷放水口が海中に没し、右舷甲板上の海水が排水できなくなり、右傾斜が増加した。</p> <p>(3) 右旋回を数回行い、内方傾斜により右傾斜が更に増加し、右舷放水口が海中に深く沈み、右舷放水口からの浸水量が増え、ま</p> |

| | |
|----|--|
| | <p>た、ブルワークを越えて波が船内に打ち込み、海水が甲板に滞留した。</p> <p>本船の復原力は、次のことから減少したものと考えられる。</p> <p>(1) 漁獲物全部を甲板上に積み込んだこと。</p> <p>(2) 船内への波の打ち込みなどにより海水が甲板に滞留したこと。</p> |
| 原因 | <p>本事故は、本船が、八戸港東方沖を右傾斜が増加する状態で航行中、波が船内に打ち込むなどにより浸水し、海水が甲板に滞留して傾斜したため、転覆したことにより発生した可能性があると考えられる。</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、次のことが考えられる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 船長は、揚網の際、船体の動揺があっても網が移動しないように積み込み場所を明確に指示すること。 ・ 揚網時には、放水口から浸水しないよう船体傾斜に注意して作業を行うこと。 ・ 大量の漁獲物があった場合には、漁獲物を魚倉に積み込んで重心を下げること。 |