

船舶事故調査報告書

平成25年9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24年11月23日 16時10分ごろ
発生場所	北海道釧路市釧路港南南西方沖 釧路港東区南外防波堤西灯台から真方位199° 9.1海里（M） 付近 （概位 北緯42° 50.0′ 東経144° 17.0′）
事故調査の経過	平成24年11月26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8 ^{かんのん} 観音丸、14.96トン HK2-19208（漁船登録番号）、個人所有 14.96m（Lr）×3.95m×1.14m、鋼 ディーゼル機関、404.53kW、昭和55年5月
乗組員等に関する情報	船長 男性 78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51年3月5日 免許証交付日 平成24年1月30日 （平成29年2月19日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	全損（沈没）
事故の経過	本船は、船長ほか甲板員3人が乗り組み、釧路港南南西方沖の漁場を発進し、船長が単独で船橋当直に、甲板員3人が甲板上で漁獲物の選別作業等にそれぞれ当たり、対地速力約5～6ノット（kn）で自動操舵によって釧路港へ向けて北北東進した。 船長は、操業が終わる頃から風とうねりが強くなったことを感じていたので、ふだんの速力よりも低速で航行を続けていたところ、航行海域は、南西流の潮流があり、更に風が強くなり、風速約17～20m/sの南西風が吹く状況となった。 本船は、低速で北北東進中、突然、波高約4～5mの波を左舷後方から受けて船体が持ち上げられながら、右舷側に傾斜し、船首が海中に突っ込むように漬かった。 船長は、プロペラが空転していることを感じ、急いで自動操舵から

	<p>手動操舵に切り替え、機関の回転を下げるとともに、傾斜を減少させるために右舵一杯を取ったが、傾斜が減少することなく、左舷後方から再度波を受けて右舷側に更に傾斜したので、危険を感じて操舵室左舷側のドアから顔を出し、甲板員3人に操舵室後方の船員室左舷側に設置された救命いかだを開いて退船するように指示し、付近で作業中の僚船Aに無線で救助を要請した。</p> <p>本船は、平成24年11月23日16時10分ごろ、釧路港南南西方沖において、左舷後方から三度目の波を受け、右舷側に横転して沈没した。</p> <p>船長は、操舵室内が海中に没した中、無我夢中で携帯電話を手さぐりでつかんで操舵室から脱出して海面に浮上し、沈没前に救命いかだで退避していた甲板員3人に「こっちだ、こっちだ」と声を掛けられ、同いかだまで泳いだ。</p> <p>船長は、救命いかだにはい上がり、救命弾を上げて携帯電話（防水型）で118番通報して海上保安庁及び僚船Bに救助を要請した。</p> <p>本船の乗組員は、来援した僚船Bに救助され、18時ごろ釧路港へ入港した。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 南西、風力 8、視界 良好 海象：波高 約4m、潮流 南西流、水温 約9℃</p> <p>平成24年11月23日07時00分函館海洋気象台発表の地方海上予報によれば、次のとおりであった。</p> <p>観測実況 23日06時 釧路 風向 北、風力 3、天気 雪、気圧 1009ヘクトパスカル、 気温 -1℃、視程 0.6M 予報 釧路沖 海上警報なし</p> <p>今日 風向 南西のち北西、風力共に6、天気 曇時々雪か雨 所により雷を伴う 視程 3M（6km）、波 2mのち2.5m</p> <p>平成24年11月23日11時30分函館海洋気象台発表の地方海上警報によれば、次のとおりであった。</p> <p>海上強風警報 北海道東方海上 北海道東方海上では、南西の風が強く、最大風速は35kn（18m/s）のち次第に弱まる見込み</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船は、船首甲板の魚倉内に発泡スチロール製の箱に入れた漁獲物約700kg、船首甲板左舷側に予備網、船首甲板前部に使用している網をそれぞれ積み、いずれも荷崩れはなかった。</p> <p>本船は、本事故時、船橋構造物の出入口扉及び魚倉の開口部を全て閉めていた。</p> <p>本船は、船首マスト付近に「ボンブ」と称するクレーンを備え、船</p>

	<p>体、操舵装置、機関等に不具合及び故障はなかった。</p> <p>本船の喫水は、船首約1.7m、船尾約2.0mであった。</p> <p>船長は、弱い前線が通過して天候の悪化が予想されることを事前にテレビの天気予報及び漁業無線局の定時通報で確認していたが、出港時には風及びうねりは強くなかったため、出港することとし、念のため、比較的近距離の漁場で操業することとした。</p> <p>甲板員3人は、上下カップ及び救命胴衣を着用し、長靴を履いていたが、船長は専ら操舵室内で操船に当たっていたことから、上下ジャージー、ウインドブレーカー、毛糸の帽子及びスリッパの軽装であり、救命胴衣を着用していなかった。</p> <p>船長は、救命いかなから携帯電話を掛ける際、油まみれになっていたこと、及び寒さから手が震え、携帯電話のボタン操作をうまく行うことができなかつたため、海上保安庁への118番通報が途中で途切れたが、何度も返信があり、救助を要請することができた。</p> <p>船長の口述によれば、本事故発生場所付近は、水深が急に深くなっており、潮流の向きと風向が反対になれば、三角波が起きやすい海域であった。</p>
<p>分析</p> <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>あり</p> <p>本船は、釧路港南南西方沖を同港へ向けて北北東進中、左舷後方から波を受けて右舷側に傾斜したとき、右舷船首が海面に突入して海水が船首甲板に流入し、更に左舷後方から二度波を受けたことにより、右舷側に横転したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、釧路港南南西方沖を同港へ向けて北北東進中、左舷後方から波を受けて右舷側に傾斜したとき、右舷船首が海面に突入して海水が船首甲板に流入し、更に左舷後方から二度波を受けたため、右舷側に横転したことにより発生したものと考えられる。</p>
<p>参考</p>	<p>今後の同種事故等の再発防止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"> ・ 気象予報等を十分に入手し、荒天が予想される場合は出港を中止すること。 ・ 緊急時の連絡手段を確保するため、防水型の携帯電話又は防水パックに入れた携帯電話を操業中であっても常時携帯することが望ましい。