

船舶事故調査報告書

平成25年9月19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25年1月14日 01時42分ごろ
発生場所	北海道えりも町えりも港南方沖 えりも港南外防波堤西灯台から真方位183° 5.1海里（M）付近 （概位 北緯41° 55.8′ 東経143° 08.1′）
事故調査の経過	平成25年1月15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 第三十八 ^{きしゅう} 旗 昇丸、4.9トン HK3-113342（漁船登録番号）、個人所有 12.09m（Lr）×3.13m×0.97m、FRP ディーゼル機関、356.7kW、平成8年8月30日 第200-38518号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 男性 41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7月13日 免許証交付日 平成22年6月7日 （平成27年7月12日まで有効） 甲板員A 男性 39歳 甲板員B 男性 35歳 甲板員C 男性 25歳 甲板員D 男性 23歳
死傷者等	死亡 2人（船長及び甲板員C）
損傷	全損処理（機関及び航海計器濡損等）
事故の経過	本船は、船長、甲板員A、甲板員B、甲板員C及び甲板員Dが乗り組み、船首約0.6m、船尾約1.8mの喫水により、僚船1隻と共にえりも町 ^{ふえまし} 舞漁港を出港し、僚船と別れ、えりも港の南方5M付近の漁場において、刺網漁の操業を開始した。 本船は、投網していた網を揚網して替わりの網を投網する作業を2度繰り返した後に帰港する予定であり、2度目の投網のため、船長が

操舵室で単独で操船に当たって約5ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で南西進し、北東から南西の方向に向けて投網を開始した。

本船は、揚網した2組の刺網を漁獲物が掛かった状態で数個の網袋に分けて入れて袋口を縛り、網袋が移動しないようにブルワーク等にロープで固縛し、船首甲板及び船尾甲板に1組分ずつ、積載しており、袋の重量は、全部で約4tであった。

本船は、2組分の刺網を積載して僅かに船首トリムとなり、ふだん、2組分の網を積載したときと同様、海面がスカッパー（放水口）の下端付近に達する状態であった。

本船は、縦約7cm 横約19cm のスカッパーを左右舷各6か所の計12か所備え、甲板上高さ約20cmの一面に板を敷いていたため、板を外さないとスカッパーの状態を視認できない状態であり、また、揚網ドラムの真下に位置する左舷船首端のスカッパーは、揚網時に網が擦れないよう、船首方向からの浸水を防ぐカバーが外されていた。

甲板員A、甲板員B、甲板員C及び甲板員Dは、船尾甲板で投網作業中、本船が次第に左舷側に傾斜することを感じ、甲板員同士で荷崩れでもしたかなという話をしていたものの、まさか転覆することはないと思い、投網作業を続け、同作業を終えた後、漁獲物の整理作業をするために船首甲板へ移動した。

船首甲板に移動した甲板員Aは、左舷側ブルワーク上端が海面付近に達する状態になるまで左舷側に傾斜し、船首甲板上の左舷側に自身の膝くらいまで海水が滞留していることを認め、スカッパーが詰まったものと思い、ほぼ船体中央に位置する操舵室左舷側のスカッパーに手を突っ込んで詰まっていたスケトウダラを取り除いたものの、排水効果がなかったため、操舵室の船長に対し、僚船に無線で助けを求めるように大声で言った。

本船は、甲板員全員が船首甲板に移動した頃、増速して左旋回を始めしており、約6～7knの速力まで増速を行い、左旋回を2周行ったものの、左舷側への傾斜が増大し、平成25年1月14日01時42分ごろ、えりも港南外防波堤西灯台から真方位183°5.1M付近において、左舷側に転覆した。

船首甲板の右舷側に避難していた甲板員A、甲板員B、甲板員C及び甲板員Dは、転覆と同時に海に投げ出され、急に周囲が真っ暗になったため、他の乗組員の状況や本船の位置の把握が困難な状況であったが、甲板員A、甲板員B及び甲板員Dは何とか自力で転覆した本船船底にたどり着いた。

付近で操業中の僚船は、本船からの救助を求める無線を受け、所属漁業協同組合（以下「組合」という。）職員に携帯電話で連絡の上、本船の搜索を開始し、組合職員は、浦河海上保安署に事態を通報する

	<p>とともに、えりも救難所に連絡して捜索を依頼した。</p> <p>海上保安庁の巡視船及び航空機並びに僚船は捜索を行い、甲板員A、甲板員B及び甲板員Dは、本事故発生から約1時間後に捜索中の僚船に救助され、甲板員Cは、14時40分ごろえりも港南方約9kmで発見されたものの、病院に搬送後、死亡が確認され、溺死と検案された。</p> <p>船長は、潜水士によって操舵室内の捜索が行われたものの、発見されず、後日、死亡届によって除籍された。</p> <p>本船は、後日、えりも港に引き揚げられた。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 北西、風力 5、視界 良好</p> <p>海象：波向 南東、波高 約1m、表面水温 約4℃</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本事故時には、本船の船首甲板下の魚倉には全て蓋がされ、船首及び船尾甲板に積載されていた漁獲物は、傾斜による移動は生じなかった。</p> <p>甲板員全員は、船首甲板で揚網及び漁獲物整理作業中、船首甲板に海水の滞留を認めなかった。なお、投網準備及び投網作業のために甲板員全員が、船尾甲板に移動していた時間は約15分間であった。</p> <p>甲板員Aは、操舵室左舷側のスカッパに漁獲したばかりのスケトウダラが詰まっていたことは確認したが、転覆までの間に他のスカッパの状況を確認する余裕はなかった。</p> <p>甲板員は、全員がカッパ上下及びゴム手袋を着用し、ゴム長靴を履いていた。</p> <p>乗組員は、全員が救命胴衣を着用していなかった。なお、組合は、組合事務所に救命胴衣を展示し、所属組合員に対し、機会あるごとに救命胴衣の着用を指導していた。</p> <p>甲板員Aは、防水式の携帯電話を持っていたが、本事故発生時は船員室に置いていた。</p> <p>本船の操舵室出入口は左舷側のみであり、甲板員Aは、転覆前に出入口の引き戸が開いたことを目撃したが、船長が操舵室から脱出できたかどうかは確認できなかった。なお、操舵室の窓は開口部が狭く、窓から出入りするのには困難な状況であった。</p> <p>現場調査の際、本船は、次の状態であった。</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) 主機遠隔操作レバーは、クラッチは「N（中立）」及びアクセルは「L（低）」位置であった。 (2) 操舵リモコンの舵は「中央」、操舵スタンドの操舵ダイヤルは「約285°」及び操舵モードは「自動A（操舵リモコンを5°以上操作した場合に遠隔手動操舵に切り替わる自動操舵モード）」の位置にあった。 (3) 舵板は、左約45°の状態であった。 (4) 本船船体に浸水箇所と思われる損傷はなく、プロペラ点検口

	にも異常はなかった。
分析 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	あり あり なし 本船は、えりも港南方沖で投網しながら南西進中、船首方向からの浸水を防ぐカバーが外され、下端が海面付近に達していた左舷船首端のスキャパーから浸水し、船首甲板左舷側に滞留して左舷側に傾斜したことから、左舷ブルワークを越えて浸水が続き、増速及び左旋回して外方傾斜により、傾斜を復原しようとしたものの、傾斜が増大して左舷側に転覆したものと考えられる。 浸水は、操舵室左舷側のスキャパーに漁獲物が詰まっており、また、他のスキャパーにも詰まりが生じていたことから、スキャパーから排出されなかった可能性があると考えられる。
原因	本事故は、夜間、本船が、えりも港南方沖で投網しながら南西進中、下端が海面付近に達していた左舷船首端のスキャパーから浸水し、船首甲板左舷側に滞留して左舷側に傾斜したため、浸水が続き、増速及び左旋回して外方傾斜により、傾斜を復原しようとしたものの、傾斜が増大して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。
参考	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。 <ul style="list-style-type: none"> ・スキャパーのカバーを外すなどの改造を安易に行えば、安全面に重大な影響が生じる場合があるので、厳に慎むこと。 ・漁獲物を積載する際は、喫水及びスキャパーの位置を考慮し、余裕を持った量に留めること。 ・暴露甲板では救命胴衣を着用することを心掛け、また、防水携帯電話等は、ホルダー等を使用して常に身に付けていることが望ましい。