

船舶事故調査報告書

平成25年10月10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	浸水
発生日時	平成24年11月27日 02時30分ごろ
発生場所	青森県八戸市八戸港北東方沖 八戸市所在の鮫角灯台から真方位041°15.5海里（M）付近 （概位 北緯40°44.0′ 東経141°48.0′）
事故調査の経過	平成24年12月3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 第五十一 ^{やえ} 八重丸、182トン 132244、有限会社八重丸漁業 33.56m（Lr）×7.10m×3.14m、鋼 ディーゼル機関、588kW、平成8年3月
乗組員等に関する情報	船長兼漁労長 男性 60歳 五級海技士（航海） 免許年月日 昭和48年4月27日 免状交付年月日 平成22年4月6日 免状有効期間満了日 平成27年5月30日
死傷者等	なし
損傷	全損
事故の経過	本船は、船長兼漁労長（以下「船頭」という。）ほか8人が乗り組み、北海道利尻町利尻島沖の漁場でいか一本釣り漁を行い、平成24年11月25日に操業を終えて八戸港に向かい、26日昼頃、八戸港沖に到着し、27日07～08時に入港予定であったので、時間調整のため、夜中まで漂泊しながら、いか釣り漁を行った。 本船は、27日00時ごろ操業を終え、後片付けや船体の水洗いを行ってパラシュートアンカーを揚収した後、02時00分ごろ船頭が単独で操船に当たり、漁獲物約115tを積み、船首約2.6m、船尾約3.4mの喫水により、鮫角灯台から044°（真方位、以下同じ。）18.3M付近において、針路を八戸港のやや北方に向ける240°に定め、機関回転数毎分を約300とし、約6.0ノットの対地速力で自動操舵によって八戸港に向かった。 本船は、右舷船首方から激しい波を受け続け、船頭が、徐々に左舷

	<p>側に船体が傾斜してきたことに異常を感じ、作業灯を点灯して左舷側を見たところ、釣れたイカを作業場に流すための傾斜流し台に海水が大量に溜まり、傾斜流し台の船体中央付近から作業場に海水が流れ込んでいることを認め、02時30分ごろ鮫角灯台から041°15.5M付近で機関を停止した。</p> <p>船頭は、作業準備用のベルを鳴らし、乗組員全員を操舵室に集め、一等航海士及び甲板長に作業場を見てくるように指示したところ、一等航海士及び甲板長から、多量の海水があり、作業場に入れる状況ではない旨の報告を受け、作業場の確認を断念した。</p> <p>本船は、海水の流入が続いて船首が沈んできており、左への回頭を試みたものの、船首が回らず、02時50分ごろ、漁業無線で八戸漁業無線局に、国際VHFで海上保安庁にそれぞれ救助要請を行った。</p> <p>船頭は、操舵室の上部に据付けてある救命いかだを右舷側から下ろした後、乗組員を操舵室前方の甲板の上に集め、集魚灯を点灯して発見されやすいようにし、救助を待った。</p> <p>船頭及び乗組員は、03時30分ごろ、僚船が救助に来たので、救命いかだに移乗して本船から離脱し、風下の僚船に向けて漂流して僚船に着き、04時15分ごろ僚船に收容され、僚船は八戸港に向かった。</p> <p>船頭及び乗組員は、この時点で左舷側に約45°傾斜して灯火を点灯した本船を確認したが、その後、本船は、転覆して漂流を続けて所在不明となった。</p> <p>(付図1 発生場所図、付図2 船体図 参照)</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 雨、風向 西、風力 7</p> <p>海象：波向 東、波高 約3m</p> <p>八戸市に波浪注意報及び高潮注意報が発表されていた。</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船の作業甲板には、中央部に操舵室が設けられ、両舷のブルワークを釣り台として船首から船尾にかけて自動いか釣り機が26台据付けられ、作業甲板の下方約120cmに上甲板が設置され、両甲板の間が作業場になっており、また、釣り上げたイカを凍結するため、上甲板の中央部に設置された冷凍室前へ自然に集魚されるよう、両舷側の船首と船尾から船体中央に向けて傾斜流し台が設けられていた。</p> <p>傾斜流し台の深さは、操舵室の横で約90cmであった。</p> <p>上甲板の両舷には、放水口が各5個設置されていたが、本事故発生時、左舷側の放水口は海面に漬かっていた。</p> <p>機関室には、本事故時、海水は入っておらず、主機関、舵及び発電機は作動しており、乗組員が救助されるまで、船内の照明は点灯していた。</p> <p>上甲板には、冷凍庫や作業用板を洗うなどのための水中ポンプが3</p>

	<p>台据付けられていたが、本事故発生時、海水が滞留していたので、乗組員はそこまで行けず、使用できなかった。</p> <p>救命胴衣は、上甲板前部の船首倉庫に収められていたもので、本事故発生後、取りに行くことができなかった。</p>
<p>分析</p> <p>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</p>	<p>あり</p> <p>あり</p> <p>あり</p> <p>本船は、八戸港北東方沖において、風力7及び波高約3mの状況であり、右舷船首方から波を受けながら航行中、波が船内に打ち込んだことから、海水が傾斜流し台から作業場に流れ込んで浸水したものと考えられる。</p> <p>本船は、作業場に流入する海水が放水口からの排水より多かったことから、左舷側への傾斜が増大して船首が沈んできたものと考えられる。</p> <p>船頭は、本事故発生後、乗組員全員を操舵室前方の甲板上に集合させ、僚船が到着した後、救命いかだで本船を離脱したことから、全員が救助されたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、本船が、八戸港北東方沖において、風力7及び波高約3mの状況であり、右舷船首方から波を受けながら航行中、波が船内に打ち込んだため、海水が傾斜流し台から作業場に流れ込んで浸水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"> ・時化<small>しげ</small>の中を航行する際には、波の状況を確認し、波の船内への打ち込みや排水状況を定期的に点検すること。 ・船内への波の打ち込みが多い場合には、打ち込みを減じるよう、速力や針路の変更を行うこと。

付図1 発生場所図



