

## 船舶事故調査報告書

平成25年8月8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	乗揚
発生日時	平成24年11月1日 05時30分ごろ
発生場所	北海道白糠町 <sup>しらぬか</sup> 白糠漁港北東方 白糠町所在の釧路白糠港南防波堤灯台から真方位060°3海里（M）付近 （概位 北緯42°58.5′ 東経144°08.6′）
事故調査の経過	平成25年3月8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 <sup>やまと</sup> 大和丸、9.97トン HK2-18625（漁船登録番号）、個人所有 12.94m（Lr）×3.15m×1.10m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数120、昭和54年11月24日
乗組員等に関する情報	船長 男性 60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54年10月12日 免許証交付日 平成23年8月11日 （平成29年5月21日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	全損
事故の経過	本船は、船長ほか4人が乗り組み、ししゃもこぎ網漁のため、船首約0.4m船尾約1.7mの喫水で白糠漁港を出港し、すぐに魚群探索を始め、GPSに登録していた平成24年10月27日の操業場所である白糠漁港北東方のポイントに向かった。 船長は、GPSプロッター及び測深機能付きの魚群探知機を監視しながら、ダイヤル式の操舵リモコンを使用して単独で操舵に当たり、水深約3mで底質が細かい砂である海域を左舷側の陸岸に沿って約10ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で北東進中、11月1日05時30分ごろ、魚群探知機の水深表示が約2.5mとなったため、慌てて右舵一杯としたが、船首が右回頭したものの、ほぼ原針路で釧路白糠港南防波堤灯台から真方位060°3M付近の浅所に乗り揚げた。

	<p>船長は、機関を使用して離礁しようとしたが、浅所で機関を使用したため、冷却不足となって焼付きが生じ、また、タグボート等でえい航を試みたが、離礁できず、本船は、本事故発生の約2時間後、引き潮及び波により、海岸に打ち揚げられ、後に解体して全損処理された。なお、燃料油等の流出は生じなかった。</p> <p>乗組員は、本船が海岸に寄せられて水深が膝程度となったときに歩いて上陸した。</p>
気象・海象	<p>気象：天気 曇り、風向 東北東、風力 2、視界 良好、日出時刻 05時57分</p> <p>海象：波向 東北東、波高 約1m、潮流 北東流 約1.5kn、潮汐 高潮時</p>
その他の事項	<p>本船が操業していたししゃもこぎ網漁は、底質が砂の浅海域で行われ、あらかじめ魚群を探索して追尾し、06時の網入れ開始に備える操業形態であり、船長は、僚船と共に魚群探索中、魚群を探知できていないことに焦りを感じながら、操船していた。</p> <p>船長は、本事故発生場所付近において10年以上の操業経験があり、本事故発生前の4日間、時化が続いていたので、波浪及び潮流等の影響により、本事故発生場所の海底の地形が変化している可能性があることを知っていた。また、船長は、本事故発生場所のような浅海域で魚群探索を行う際、いつもは約5knの半速力に減速していた。</p>
<b>分析</b> 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>あり</p> <p>なし</p> <p>あり</p> <p>本船は、白糠漁港北東方の底質が細かい砂である浅海域を魚群探索を行いながら北東進中、海底地形が変化して浅所が生じていたことから、同浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>本事故発生場所は、時化が続いたことから、波浪及び潮流等の影響により、海底地形が変化したものと考えられる。</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、夜間、本船が、白糠漁港北東方の底質が細かい砂である浅海域を魚群探索を行いながら北東進中、海底地形が変化して浅所が生じていたため、同浅所に乗り揚げたことにより発生したものと考えられる。</p>
<b>参考</b>	<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"> <li>・波浪や潮流の影響を受けて海底地形が変化しやすい浅海域で操業する場合は、減速し、水深の変化に十分な注意を払うこと。</li> </ul>