

# 船舶事故調査報告書

平成26年3月20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6月7日 06時00分ごろ
発生場所	千葉県銚子市犬吠埼東北東方213海里付近 (概位 北緯36°24.0′ 東経145°10.0′)
事故調査の経過	平成25年7月18日、本事故の調査を担当する主管調査官（横浜事務所）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。
<b>事実情報</b> 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	A 漁船 第三十一日東丸 <sup>にっとう</sup> 、325トン HK1-1358（漁船登録番号）、日東水産株式会社 57.35m×11.60m×6.68m、鋼 ディーゼル機関、2,942kW、平成24年10月29日 B 漁船 日東丸二号艇、4.4トン HK3-126000（漁船登録番号）、日東水産株式会社 8.10m (Lr) × 3.19m × 1.14m、軽合金 ディーゼル機関、423.00kW、平成24年12月 第210-55824号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 60歳 四級海技士（航海） 免許年月日 昭和49年12月20日 免状交付年月日 平成22年3月12日 免状有効期間満了日 平成27年3月13日 B 船長B 男性 32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11年7月27日 免許証交付日 平成21年3月9日 (平成26年7月26日まで有効)
死傷者等	A なし B 軽傷 1人（甲板員B）
損傷	A なし B 機関、航海機器等に濡損
事故の経過	A船は、船長Aほか22人が乗り組み、A船の搭載艇であるB船ほか2隻の搭載艇（以下「C船」及び「D船」という。）と共にまき網

	<p>漁業の船団を形成して操業を行っており、平成25年6月7日04時42分ごろ、犬吠埼東北東方において、投網を開始した。</p> <p>A船は、投網を終了して反時計回りに揚網を始め、機関を停止し、A船が揚網しやすいよう、A船の右舷側から出した直径約42mm及び長さ約500mの合成繊維製のえい航索をC船につなぎ、展開した網に沿ってA船を引く作業（以下「裏こぎ」という。）をC船に行わせていた。</p> <p>船長Aは、A船の後部甲板で操業の指揮を執り、揚網の途中で裏こぎを行っているC船をB船と交替させた。</p> <p>B船は、A船の一等機関士を兼ねている船長B及びA船の機関員を兼ねている甲板員（以下「甲板員B」という。）が乗り組み、えい航索をC船からB船の船尾につなぎ替え、機関の回転数毎分を約1,100に定め、舵を左に取り、左舷側に傾斜しながら、網の展開方向に沿ってA船を引いていたところ、右舷船首方向から波を受け、左舷側への傾斜が増大し、06時00分ごろ左舷側に転覆した。</p> <p>船長B及び甲板員Bは、海に投げ出され、転覆したB船の船尾につかまった。</p> <p>船長Aは、B船のすぐ近くにいたD船を救助に向かわせ、D船が船長B及び甲板員Bを救助した。</p> <p>船長Aは、操業をやめ、揚網終了後にB船を揚収し、A船は、宮城県石巻市石巻漁港に入港した。</p> <p>甲板員Bは、左耳の聴力が低下したが、日常生活に支障は生じなかった。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風向 北東、風力 5</p> <p>海象：波向 北東、波高 約1.5m</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長Bは、本事故当時、B船の操舵室の後部に装備されている操縦装置を用いて立って操船を行い、甲板員Bは、船首甲板でロープを片付けていた。</p> <p>船長Bは、まき網漁業の経験が約15年あったが、裏こぎ時の操船経験は、本事故時が初めてであった。</p> <p>A船は、本事故当時、波高約1.5mの海域で操業していたが、これは操業を行う海況としては、日常的な状況であった。</p> <p>船長B及び甲板員Bは、救命胴衣を着用していた。</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>B船は、犬吠埼東北東方沖において、A船が行っている揚網の補助作業中、舵を左に取り、左舷側に傾斜しながら、網の展開方向に沿ってA船を引いていたところ、右舷船首方向から波を受け、左舷側への</p>

	傾斜が増大したことから、転覆したものと考えられる。
<b>原因</b>	本事故は、B船が、犬吠埼東北東方沖において、A船が行っている揚網の補助作業中、舵を左に取り、左舷側に傾斜しながら、網の展開方向に沿ってA船を引いていたところ、右舷船首方向から波を受け、左舷側への傾斜が増大したため、転覆したことにより発生したものと考えられる。
<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>・裏こぎを行うときは、周囲の波の状況を良く確認しながら、操船すること。</li> </ul>