

## 船舶事故調査報告書

平成26年5月29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12月29日 09時40分ごろ
発生場所	北海道伊達市アルトリ岬南方沖 伊達市所在の有珠湾口灯標から真方位181.5° 2.9海里（M）付近 （概位 北緯42° 28.0′ 東経140° 46.0′）
事故調査の経過	平成26年1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 第三龍真丸、4.8トン HK3-124714（漁船登録番号）、個人所有 12.08m（Lr）×3.13m×0.97m、FRP ディーゼル機関、330.90kW、平成14年12月6日 第202-9056号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 男性 44歳 一級小型船舶操縦士 免許登録日 平成20年10月6日 免許証交付日 平成25年9月2日 （平成30年10月5日まで有効）
死傷者等	軽傷 1人（船長）
損傷	航海計器及び機関等に濡損
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、伊達市有珠漁港南方沖2.9M付近に設置されたほたて貝養殖施設において、船首を南東方へ向けて同施設に右舷着けして主機を中立とした。 船長は、平成25年12月29日09時20分ごろ、海面下約15～16mに海面と平行になっているほたて貝等が吊り下げられ、‘桁綱と称されるロープ’（以下「本件桁綱」という。）を引き上げ、右舷側の船首方及び船尾方にそれぞれ設置され、‘ケタグリ」と称される歯車型の係船具’（以下「本件係船具」という。）に掛け、‘ほたて貝が多数収納された「ポケット」と称される収納袋’（以下「本件袋網」という。）を船内に揚収する作業を開始した。 船長は、船尾甲板上に設置されたクレーン（以下「本件クレーン」

	<p>という。)を使用し、本件桁綱から本件袋綱を外して吊り上げ、時計回りに旋回させて左舷船尾に積む作業を2回行い、3回目の作業に取り掛かった。</p> <p>船長は、出港時と比べて風と波が強くなり、船体の横揺れが大きくなったことに気付いたが、作業を中止して帰るまでもないと思い、また、あと1回で作業が終わるので、大丈夫と思い、作業を続けた。</p> <p>船長は、本件クレーンのブームを長さ約7.5m、仰角約60°として本件桁綱を本件クレーン先端から延びるワイヤロープのフックに掛け、次いで、本件袋綱の上端を同フックに掛けたところ、右舷側から波を受けて船体が動揺し、船首方の本件係船具から本件桁綱が外れ、その後、船尾方の本件係船具からも本件桁綱が外れたので、同フックが本件桁綱に掛かった状態となり、本船は、風波により、左舷側に一気に流された。</p> <p>船長は、本件クレーンを操作したり、主機を後進としたりし、何とか本件桁綱に近づこうとしたが、うまく行かず、本船は、右舷側に傾斜して舷側を越えて海水が入り、09時40分ごろ一瞬に右舷側へ転覆した。</p> <p>船長は、転覆した本船に巻き込まれるように海に投げ出され、海面に浮上して船尾にしがみつき、救助を待ったが、意識が朦朧としてきた。</p> <p>船長の家族は、船長が家を出発する前にすぐに帰る旨を聞かされていたが、船長が戻らないので、不審に思い、僚船の船長2人に本船の確認を依頼した。</p> <p>僚船2隻は、ほたて貝養殖施設へ向かったところ、11時45分ごろ、転覆している本船の船尾にしがみついている船長を発見し、救助した。</p> <p>船長は、僚船に乗せられて有珠漁港へ戻り、救急車で病院へ搬送され、低体温症と診断された。</p> <p>本船は、僚船にえい航されて有珠漁港へ帰り、31日13時15分ごろ上架された。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風向 西、風力 4、視界 良好</p> <p>海象：波高 約1.5～2m、水温 約6℃</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船は、時化<sup>しげ</sup>のために前日まで休漁しており、本事故当日の朝、風が弱まったので、出港した。</p> <p>船長は、ふだん、本件係船具に掛けた本件桁綱が外れないよう、本件桁綱を本件係船具付近の舷側内側の手すりにロープで固縛していたが、本事故当時、すぐに揚収作業を終えて帰るつもりだったので、固縛していなかった。</p> <p>船長は、携帯電話を操舵室内に置いて揚収作業を行っていた。</p> <p>船長は、上下ウインドブレーカー、トレーナー、長袖シャツ、半袖</p>

	<p>シャツ、ももひき、ゴム手袋、毛糸の帽子及びウエストベルトタイプの救命胴衣を着用し、長靴を履いていた。</p> <p>船長は、転覆後、意識が朦朧としてきたので、僚船の姿が見えたこと、僚船の船長に声を掛けられたことは覚えているが、救助された際の記憶はほとんどなかった。</p>
<p><b>分析</b></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>あり</p> <p>あり</p> <p>本船は、有珠漁港南方沖のほたて貝養殖施設において、本件袋網の揚収作業中、波を受けて右舷側に引き上げた本件桁綱が本件係船具から外れ、本件クレーンのフックが本件桁綱に掛かった状態となり、風波により、左舷側に圧流されたことから、右舷側に傾斜して浸水し、右舷側に転覆したものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、本船が、有珠漁港南方沖のほたて貝養殖施設において、本件袋網の揚収作業中、波を受けて右舷側に引き上げた本件桁綱が本件係船具から外れ、本件クレーンのフックが本件桁綱に掛かった状態となり、風波により、左舷側に圧流されたため、右舷側に傾斜して浸水し、右舷側に転覆したことにより発生したものと考えられる。</p>
<p><b>参考</b></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"> <li>・係船具から桁綱が外れないよう、又は外れたとしても、船体が圧流されないよう、桁綱を本船にロープで固縛すること。</li> <li>・気象、海象状況が悪化した際は、作業を中止して帰ることが望ましい。</li> </ul>