

船舶事故調査報告書

平成26年7月24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4日 13時25分ごろ
発生場所	北海道函館市 ^{しおくび} 汐首岬東方の海岸付近 汐首岬灯台から真方位081° 1.5海里付近 (概位 北緯41° 42.9′ 東経140° 59.8′)
事故調査の経過	平成25年1月4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21 ^{ましる} 純白丸、1.1トン HK3-124699（漁船登録番号）、個人所有 6.57m (Lr) × 1.93m × 0.81m、FRP ガソリン機関、漁船法馬力数115、平成14年9月24日
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・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成8年3月29日 免許証交付日 平成22年4月16日 (平成28年3月28日まで有効) 甲板員A 男性 77歳 二級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 昭和50年8月1日 免許証交付日 平成22年4月16日 (平成27年5月25日まで有効) 甲板員B 男性 62歳
死傷者等	死亡 3人（船長、甲板員A及び甲板員B）
損傷	船外機等に濡損
事故の経過	本船は、船長、甲板員A及び甲板員Bが乗り組み、汐首岬東方の海岸付近において、‘ごっこ称されるほていうお刺網漁’（以下「本件ごっこ漁」という。）を行うため、‘汐首岬灯台の東北東方2,750m付近の船揚場’（以下「船揚場A」という。）を発した。 僚船の船長Aは、‘船揚場Aの南東方250m付近の船揚場’（以下「船揚場B」という。）の斜路下方において、ふのり採取の準備をし

ていたところ、海側から誰かの話声が聞こえるので、斜路の上方へ登って周囲を見回したところ、網を積んだ本船が、船外機をチルトアップした状態により、‘船揚場Bの北西方100m付近の岩場’（以下「本件岩場」という。）に接近しているところを見た。

船長Aは、本船が、本件ごっこ漁を行うため、船揚場Aから船揚場Bの南方沖100m付近へ向けて航行中、船外機に不具合が生じて航行不能となり、風波に流されて本件岩場付近に接近したものと思い、斜路の下方で翌日のたこ漁の準備作業をしていた僚船の船長Bを呼んだ。

船長Bは、船長Aに呼ばれて斜路の上方へ登ったところ、波高約1.5mの波が本件岩場付近に打ち寄せ、沖には白波が立っている状況下、本船が、本件岩場の至近で船外機をチルトアップした状態で船首を北方へ向けて漂泊し、風速約7～8m/sの西風で横揺れを繰り返しており、また、本船の乗組員3人が船首付近に立ち、うち1人が右舷側から長い棒を使って本件岩場を突いているところを見た。

船長Bは、本船の乗組員が船外機を触っている様子はなかったが、本船が、船外機に不具合が生じて航行不能となり、風波に流されて本件岩場が至近になってしまったので、本件岩場との接触を避けるために船外機をチルトアップし、何とかして本件岩場から離れて水深の浅いところに回り込もうとして長い棒を使って本件岩場を突いているものと思った。

船長A及び船長Bは、この状況が続けば、本船が本件岩場に乗り揚げってしまうので、所有船で助けに行こうと思い、その旨を話し合っていたところ、本船は、横揺れで左舷側に傾いていた際、本件岩場からの返し波を右舷側から受けて浸水し、平成25年1月4日13時25分ごろ左舷側に一気に転覆した。

船長A及び船長Bは、船揚場A及び船揚場B付近には他に誰もいないので、応援を呼ぼうと思い、船長Aは、応援及び救急車の手配等を要請するため、近所の民家に走り、船長Bは、本船の乗組員を救助するため、ロープを持って本件岩場へ駆け降りた。

船長Bは、戻って来た船長Aと共に頭から波をかぶりながら、本件岩場に寄せられてきた甲板員Bの手を引っ張って何とか引き揚げた。

船長Bは、海に浮いている船長に向けてロープを投げてつかまるように叫んだが、船長は、左手で甲板員Aをつかみ、右手で転覆した本船につかまっているので、船長からロープをつかめない旨の返答があった。

船長A及び船長Bは、応援に来た地元の漁業者と共に船長を引き揚げ、次いで甲板員Aを引き揚げた。

船長、甲板員A及び甲板員Bは、それぞれ病院へ搬送されたが、15時25分までに3人の死亡が確認され、死因は溺水と検案された。

	<p>本船は、5日、僚船等に転覆状態でえい航されて船揚場Bに引き揚げられた。</p>
気象・海象	<p>気象：天気 曇り、風向 西、風力 4～5、視界 良好 海象：波高 約1.5m、水温 約7～8℃</p>
その他の事項	<p>船長、甲板員A及び甲板員Bは、救命胴衣を着用していた。</p> <p>船長Aは、本船が、船揚場Bの沖で漂流しているところを見てから、約30秒～60秒で本件岩場付近に流されてきたと感じた。</p> <p>本事故当日は、本件ごっこ漁を行う他の漁船も出漁していた。</p> <p>船長Aは、西風が吹いている際は波が立つので、船揚場Aを出発する際に気を付ければ、船揚場B付近は、陸の陰になるので、余り波は立たず、本件ごっこ漁を行うに当たり、気象状況としては問題ないものと思っていた。</p> <p>船長Aは、本船が本件ごっこ漁専門の漁船であったものの、ふだん、稼働している本船を見ていなかったため、本事故前年の春ごろから本船を使用していなかったものと思った。</p> <p>本船の船外機はインジェクション方式であった。</p> <p>船長は、ふだん、潤滑油交換等の船外機の整備を自身で行っており、平成23年10月までは地元の整備業者に依頼していた。</p> <p>本事故後の本船の状況は、次のとおりであった。</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) 船外機のプロペラを手で回そうとしても回らなかった。 (2) 2個の燃料タンクの残量は、それぞれ半分程度であった。 (3) 2個の燃料タンクには、それぞれゴムホースが接続されており、切替コック（以下「本件コック」という。）を通じて船外機へゴムホースで接続されていた。 (4) 本件コックは、レバーを左又は右に向けることにより、左又は右の燃料タンクを選択できるようになっており、左（左舷正横方向）を向いていた。 (5) 燃料フィルタのフロートが浮上した状態であった。 (6) ゴムホース及びプライマリポンプ（燃料タンクから船外機へ燃料を連続して供給できるよう、船外機始動前に接続ゴムホース内を燃料で満たすためのゴム製ポンプ）にひび割れなどはなかった。 (7) プロペラに絡網等はなかった。 (8) 本船は、船首にコントロールユニットが設けられ、舵輪及び主機遠隔操縦レバーがあった。 <p>また、整備業者は、本事故後、本船の状況を確認したところ、次のとおりであった。</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) 本件コックのレバーは、完全に左（左舷正横方向）を向いていたのではなく、少し斜め下を向いた状態であった。 (2) プライマリポンプを握って押したところ、船外機へ燃料が供

	<p>給されると共に「シュツ、シュツ」というエアーが排出される音がした。</p> <p>(3) 本件コックは、4個の接続口が設けられており、1個が船外機と、2個が左右の燃料タンクとゴムホースでそれぞれ接続されていたが、残る1個には何も接続されていなかった。</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、汐首岬東方の海岸付近を航行中、船外機が停止して漂泊状態となり、風波に本件岩場の至近へ圧流された際、本件岩場からの返し波を受けたことから、左舷側に傾斜して浸水し、左舷側に転覆したものと考えられる。</p> <p>本船は、本件コックからエアーを吸引し、燃料タンクから船外機への燃料供給が途絶えたため、船外機が停止した可能性があると考えられるが、船外機が停止するに至った状況を明らかにすることはできなかった。</p> <p>船長、甲板員A及び甲板員Bの死因は、溺水であった。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、汐首岬東方の海岸付近を航行中、船外機が停止して漂泊状態となり、風波に本件岩場の至近へ圧流された際、本件岩場からの返し波を受けたため、左舷側に傾斜して浸水し、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。</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"> ・ 出発前の船外機の整備及び点検を適切に行い、暖機運転を念入りに行うこと。 ・ 長期間船外機を使用していない場合は、事前に試運転を十分に行うこと。 ・ 冬期間に出発する場合は、僚船等と相談の上、出発の可否判断を慎重に行うこと。 ・ 緊急時に連絡が取れるよう、漁業者同士の携帯電話の番号を共有することが望ましい。