

## 船舶事故調査報告書

平成28年10月27日  
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決  
 委員 庄司邦昭（部会長）  
 委員 小須田 敏  
 委員 根本美奈

事故種類	転覆
発生日時	平成27年12月9日 10時30分ごろ
発生場所	秋田県にかほ市平沢漁港北西方沖 平沢港東防波堤灯台から真方位315°4.9海里（M）付近 （概位 北緯39°21.3′ 東経139°53.1′）
事故の概要	漁船第八十五海栄丸 <sup>かいえい</sup> は、底びき網漁の操業中、転覆した。 第八十五海栄丸は、主機等に濡損を生じた。
事故調査の経過	平成27年12月10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 第八十五海栄丸、4.9トン AT3-10111（漁船登録番号）、個人所有 11.15m（Lr）×3.10m×1.24m、FRP ディーゼル機関、265kW（動力漁船登録票による）、平成7年8月1日
乗組員等に関する情報	船長 男性 40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9年9月26日 免許証交付日 平成25年3月19日 （平成30年7月1日まで有効） 甲板員 男性 19歳 海技免状等 なし
死傷者等	なし
損傷	主機、漁労機器等に濡損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南西、風力 3～4、視界 良好 海象：うねり 波向南西、波高約1m、海面水温 約16℃
事故の経過	本船は、船長及び甲板員1人が乗り組み、平成27年12月9日04時00分ごろにかほ市 <sup>このうら</sup> 金浦漁港を出港し、05時00分ごろ平沢漁港北西方沖の漁場において底びき網漁の操業を開始した。 本船は、えい網作業を終え、06時30分ごろ船首を北東方に向けた状態で揚網作業を開始した。 船長は、後部甲板の両舷側に設置されたリールを操作して袖網付近

まで巻き揚げたところ、大量の漁獲物が入っていたので、左舷側のリールのみで身網を巻き揚げながら、ポンプ（クレーン）に取り付けたタモ網を網の中に入れて漁獲物を後部甲板に揚げた。（図 1 参照）

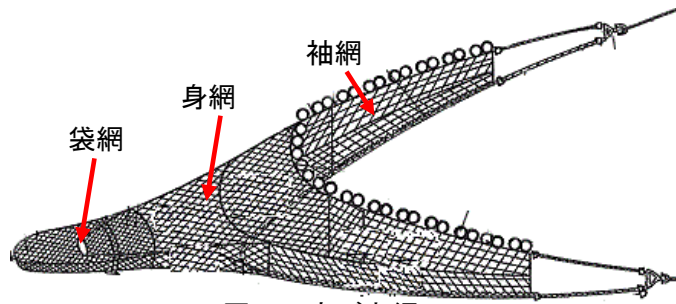


図 1 底びき網

船長は、甲板員と共に漁獲物の整理作業を開始し、漁獲物をプラスチック製の籠（以下「魚箱」という。）に詰め、操舵室両舷側の通路上に魚箱を重ねて積み上げていたが、まだ身網及び袋網の中には大量の漁獲物が入っており、積載していた魚箱だけでは足りなくなったので、ふだん使用していない船首部の魚倉にも漁獲物を入れた。

本船は、船長が、網を袋網付近まで巻き揚げ、袋網の中に漁獲物が入っていたものの、一旦、後部甲板に袋網を揚げることにし、左舷側のリールで袋網を巻き揚げているところ、右舷船尾方からのうねりを受けて左舷側に傾斜し、船尾部のガイドローラに乗っていた袋網の一部が左舷側に移動するとともに後部甲板にばら積みされていた漁獲物が全て左舷側に移動した。

本船は、船長及び後部甲板右舷側の最後部にいた甲板員が、左舷側の舷縁まで滑り落ちた後、転覆の危険を感じて左舷側に移動した漁獲物を海に捨て始めたものの、左舷側の放水口から浸水し、続いて舷縁を越えて海水が船内に浸入して傾斜が増大し、船長が操舵室に行き操業場所及び転覆する旨を無線で僚船に連絡した後、操舵室を出たところ、10時30分ごろ左舷側に転覆した。

船長及び甲板員は、海中に投げ出された後、船底にはい上がって救助を待った。

僚船の船長は、付近で操業していたところ、レーダー画面から本船の映像が突然消えたことを不審に思い、双眼鏡で確認したところ、転覆している本船を認めて救助に駆けつけ、船長及び甲板員を救助した。

本船は、錨を投入して漂流を防止する措置が採られた後、船舶所有者が手配した台船に引き揚げられ、金浦漁港にえい航された。

（付図 1 事故発生場所概略図、写真 1 本船（右舷船尾）、写真 2 後部甲板 参照）

その他の事項

本船は、船体中央に操舵室、その後方に 2 個のリール、リールの後方中央部にボールローラ及びポンプのブームがそれぞれ配置されていた。

	<p>本船の揚網方法は、通常、両舷側のリールで袖網付近まで巻き揚げた後、袋網はボールローラを使用して船内に揚げるが、網の中に大量の漁獲物が入った場合、ボールローラのえい網能力では袋網を揚げる事ができないので、右舷側のリールで巻き揚げていたえい網ロープを海中に送り出し、左舷側のリールのみで袋網付近まで巻き揚げていた。</p> <p>船長は、船体が左側に少し傾いた状態であったので、バランスを調整しようと、操舵室両側の通路上の漁獲物を詰めた魚箱を左舷側より右舷側の方に多く置いていた。</p> <p>本船の魚箱は、平均約 17～18 kgの漁獲物を詰めることが可能で、本事故当時、操舵室両舷側の通路上には、魚箱が右舷側に 40 個、左舷側に 25 個置かれていた。</p> <p>本船の船首部の魚倉には、本事故当時、魚箱約 60～70 個分の漁獲物が積載され、後部甲板には、約 50～60 個分の漁獲物が揚げられていた。</p> <p>袋網には、本事故当時、約 1～2 t の漁獲物が入っていた。</p> <p>本船の燃料タンクは、操舵室両舷側の通路下にそれぞれ設置されており、出航時、各 400ℓ の A 重油が積載されていた。</p> <p>船長は、本事故当時、1 回の揚網としては過去最高の漁獲量だと思った。</p> <p>船長は、本船に積載することが不可能な漁獲量であったので、無理に全ての漁獲物を積載しようとしなければ良かったと本事故後に思った。</p> <p>船長及び甲板員は、本事故当時、救命胴衣を着用していた。</p>
<p><b>分析</b></p> <p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析</p>	<p>あり なし あり</p> <p>本船は、平沢漁港北西方沖の漁場において、波高約 1 m のうねりを受けて底びき網漁の揚網作業中、船長が、積載していた全魚箱に漁獲物を入れて甲板上に積み重ね、更に同程度の漁獲物を甲板上に積み込んで復原力が低下した状況下、漁獲物が入った漁網を左舷側から巻き揚げようとしたことから、復原力が更に低下した状態になるとともに傾斜外力が作用し、左舷側への傾斜が増大して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、平沢漁港北西方沖の漁場において、波高約 1 m のうねりを受けて底びき網漁の揚網作業中、船長が、積載していた全魚箱に漁獲物を入れて甲板上に積み重ね、更に同程度の漁獲物を甲板上に積み込んで復原力が低下した状況下、漁獲物が入った漁網を左舷側から巻き揚げようとしたため、復原力が更に低下した状態になると</p>

	ともに傾斜外力が作用し、左舷側への傾斜が増大して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>	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。 ・大量の漁獲物が網に入ったときは、積載能力、船体傾斜、海面状態等を考慮して適切に処理することが望ましい。

付図1 事故発生場所概略図

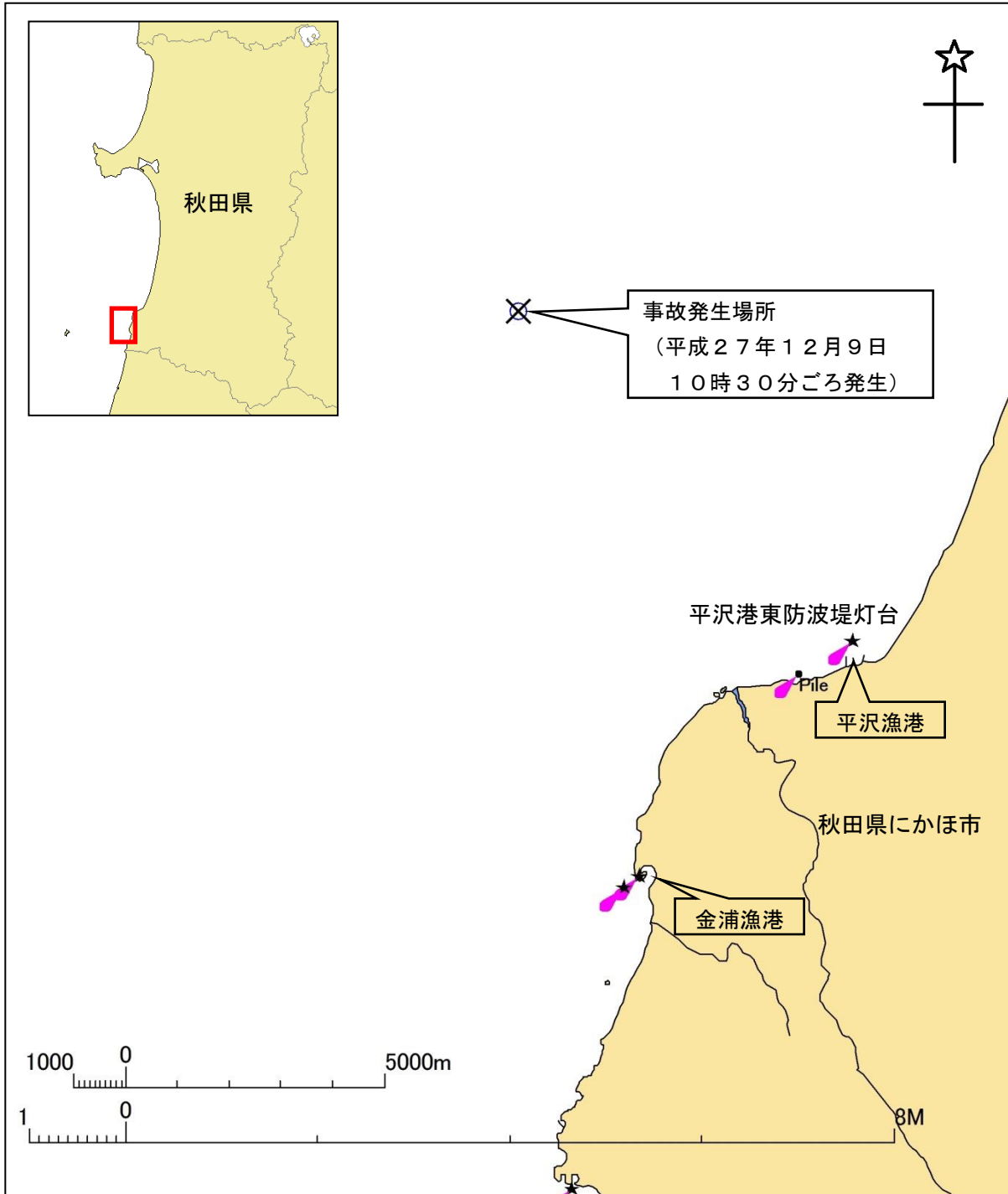
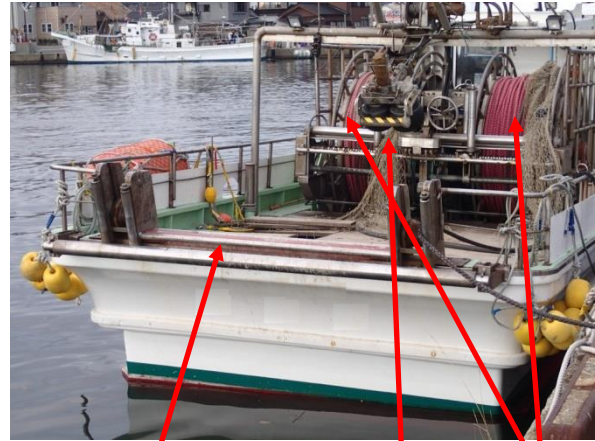


写真1 本船（右舷船尾）



ポンプ

写真2 後部甲板



ガイドローラ

ボールローラ

リール