

船舶事故調査報告書

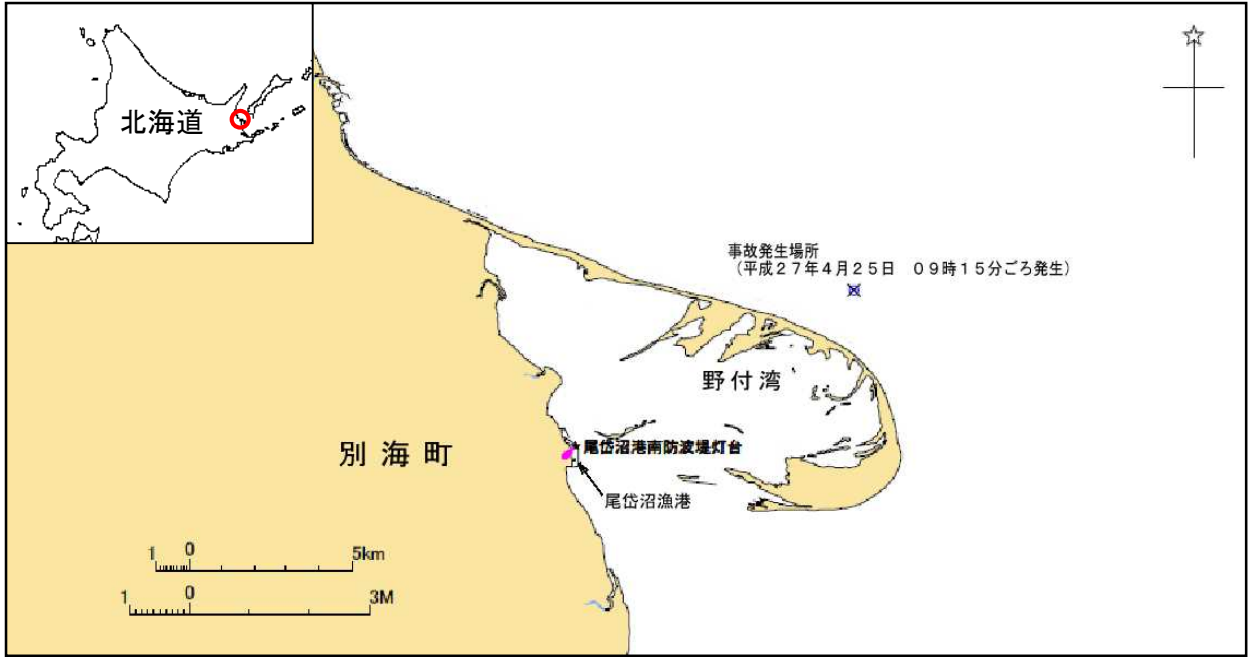
平成28年4月28日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 庄 司 邦 昭（部会長）
 委員 小須田 敏
 委員 根 本 美 奈

事故種類	転覆
発生日時	平成27年4月25日 09時15分ごろ
発生場所	北海道別海町尾岱沼漁港東北東方沖 尾岱沼港南防波堤灯台から真方位061°5.3海里付近 （概位 北緯43°36.7′ 東経145°19.9′）
事故の概要	漁船第三十八共進丸は、漂泊してほたて貝桁網漁の漁場整備中、転覆した。 第三十八共進丸は、機関等に濡損を生じた。
事故調査の経過	平成27年4月30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 第三十八共進丸、4.9トン HK3-123835（漁船登録番号）、個人所有 12.36m(Lr)×2.79m×1.03m、軽合金 ディーゼル機関、421kW（動力漁船登録票による）、平成13年12月
乗組員等に関する情報	船長 男性 36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10年3月20日 免許証交付日 平成24年4月11日 （平成30年3月19日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	機関、航海計器等に濡損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 西、風力 3、視界 良好 海象：海上 平穏、水温 約4℃、潮流 下げ潮の中央期
事故の経過	本船は、船長ほか4人が乗り組み、尾岱沼漁港東北東方沖の漁場で、「八尺」と呼ばれる縦約1.5m、横約2.0mの鉄製桁及び袋網から構成される重量約400kgの桁網2台を両舷から海中にそれぞれ投入し、えい網作業を行ってほたて貝約3tを漁獲した。 本船は、操業を終え、平成27年5月に稚貝を放流する漁場に移動し、海底の‘ほたて貝の貝殻、ひとで等’（以下「貝殻等」という。）を除去する漁場整備のため、えい網作業を行った後、船首を南東方に

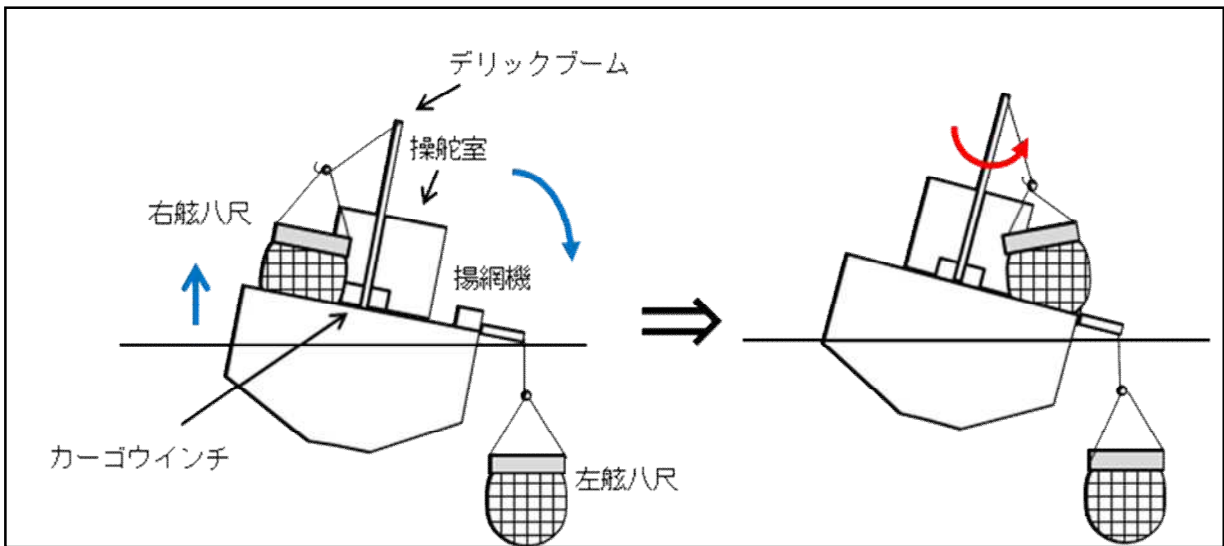
	<p>向けて漂泊し、八尺を揚収するため揚網機で左右の八尺を海面付近まで巻き揚げた。</p> <p>本船は、船長が、操舵室右舷側の外壁に設置したレバーでカーゴウインチを操作し、右舷側の八尺（以下「右舷八尺」という。）を船首部の船体中心線上に固定した長さ約8mのデリックブームで船上に吊り上げ、前後に振れ止めロープを1本ずつ取って舷側に平行に仮置きした後、袋網を吊り上げて貝殻等を甲板上に出した。</p> <p>本船は、左舷側に傾斜する状況下、袋網が空になった右舷八尺を舷側の仮置き場所に戻すため、船長がカーゴウインチを操作し、他の乗組員が、振れ止めロープを外して右舷八尺の両側にそれぞれ2人が配置につき、右舷八尺を約90°回転させるため吊り上げたところ、船体の左舷側への傾斜により右舷八尺を右舷舷側へ押し出せなかったため、一旦右舷八尺を甲板上に下ろした。</p> <p>本船は、乗組員4人が右舷八尺の右舷側につき、再度右舷八尺を吊り上げたところ、船体の左舷側への傾斜が増大し、右舷八尺が左舷側へ振られた。</p> <p>本船は、左舷側排水口から海水の流入が始まり、乗組員が、海面付近まで巻き揚げていた左舷側の八尺（以下「左舷八尺」という。）を海底まで下ろして左舷側への傾斜を軽減しようとしたが、揚網機のストッパーが外れず、また、船長は、船尾甲板に置いたほたて貝が入ったかごを右舷側に移動しようとしたが、左舷船尾のブルワークトップを越えて海水が流入していてどうすることもできなかった。</p> <p>本船は、更に左舷側へ傾斜し、4月25日09時15分ごろ、左舷側に転覆した。</p> <p>状況を目撃した僚船は、救助に向かうとともに所属する漁業協同組合に無線で連絡した。</p> <p>乗組員5人は、転覆した本船の船底に上がっているところを、僚船に救助されて尾岱沼漁港に戻り、本船は、起重機船で引き起こされた後、同船にえい航されて尾岱沼漁港に戻った。</p> <p>(付図1 事故発生場所概略図、付図2 事故発生時の状況、付図3 本船の状況 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船の出港時の喫水は、船首約0.25m、船尾約1.50mであった。</p> <p>本船は、上甲板下には、船首から順に空所、魚倉、機関室、船員室、舵取機室が配置され、ブルワークの高さは船首部で約1.15m、船体中央付近で約0.7m、船尾部で約0.8mであった。</p> <p>デリックブームは、船体中心線上、船尾方向に仰角約72°として両舷各5本のワイヤで固定されていて、基部のカーゴウインチから先端の滑車を通してフック付きの吊り索を出し、八尺を吊り上げるようになっていた。</p>

	<p>船長は、ふだん、八尺を揚収する際は、右舷側から行き、漁獲物を出した後の八尺を吊り上げるときは、いつも左舷側に傾斜しており、本事故当時も八尺を押し出せないほどの傾斜であったが、特に異常な傾斜とは思っていなかった。</p> <p>乗組員は、ふだん、右舷八尺の吊り上げ時、船体の左舷側への傾斜が通常より大きいと感じる際は、左舷八尺を海底に下ろしたり、左舷八尺の袋網を切断してほたて貝等を放出するなどして、船体傾斜を調整していた。</p> <p>本船は、本事故当時、漁獲した約3 tのほたて貝を40～50個のかごに分割し、魚倉及び船尾甲板上に積載しており、荷崩れはなかった。</p> <p>本船は、ふだんから1回の出漁で約3 tのほたて貝を漁獲しており、その際、海面が排水口付近になるまで船体が沈下していた。</p> <p>本船の乗組員は、全員、救命胴衣を着用していた。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析</p>	<p>あり なし なし</p> <p>本船は、尾岱沼漁港東北東方沖において漁場整備中、船体が左舷側に傾斜する状況下、船長が、右舷八尺を舷側の仮置き場所に戻すため吊り上げたものの、傾斜により右舷八尺を押し出せないの一旦甲板上に下ろした際、船体傾斜の調整を図らないで、再度右舷八尺を吊り上げたことから、右舷八尺が左舷側へ振られ、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>船長は、右舷八尺を一旦甲板上に下ろした際、八尺を押し出せないほどの傾斜であったが、特に異常な傾斜とは思っていなかったことから、反対舷の八尺を海底に下ろすなどして船体傾斜の調整を図らなかったものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、尾岱沼漁港東北東方沖において漁場整備中、船体が左舷側に傾斜する状況下、船長が、右舷八尺を舷側の仮置き場所に戻すため吊り上げたものの、傾斜により右舷八尺を押し出せないの一旦甲板上に下ろした際、船体傾斜の調整を図らないで、再度右舷八尺を吊り上げたため、右舷八尺が左舷側へ振られ、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。</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"> ・八尺を船上で吊り上げる際は、漁獲量、船体の沈下量、船体傾斜等に注意し、傾斜が大きく八尺を仮置き場所に戻す作業が通常どおり行えない場合は、反対舷の八尺を海底に下ろすなどして荷重を軽減し、船体傾斜の調整を図ること。

付図1 事故発生場所概略図



付図2 事故発生時の状況



付図3 本船の状況

