

船舶事故調査報告書

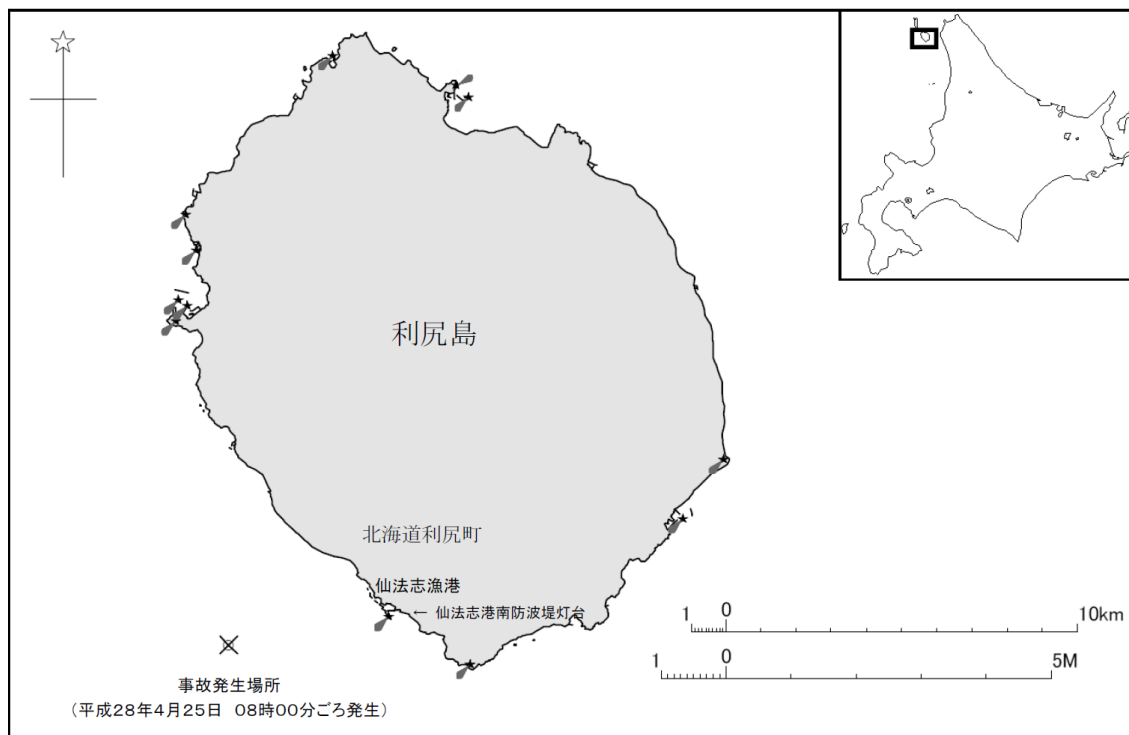
平成29年4月20日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 庄 司 邦 昭（部会長）
 委員 小須田 敏
 委員 根 本 美 奈

事故種類	転覆
発生日時	平成28年4月25日 08時00分ごろ
発生場所	北海道利尻町仙法志漁港西南西方沖 仙法志港南防波堤灯台から真方位260° 2.5海里（M）付近 （概位 北緯45° 06.2′ 東経141° 08.9′）
事故の概要	漁船第十五伸栄丸は、揚網作業中、転覆した。 第十五伸栄丸は、機関に濡損を生じた。
事故調査の経過	平成28年5月17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 第十五伸栄丸、8.01トン HK2-15333（漁船登録番号）、個人所有 12.35m（Lr）×2.90m×0.98m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数65、昭和51年7月17日
乗組員等に関する情報	船長 男性 55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16年10月8日 免許証交付日 平成26年6月30日 （平成31年10月7日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	機関に濡損（全損）
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏、水温 約5℃
事故の経過	本船は、船長及び甲板員1人が乗り組み、仙法志漁港西南西方沖2.5M付近の漁場において、なまこ桁網漁を行っていた。 本船は、船首部に設置されたデリックブーム（以下「ブーム」という。）を仰角約60°に固定し、ブームの先端から左舷側に鋼製及び化学繊維製のガイロープを1本ずつ、右舷側に化学繊維製のガイロープを1本それぞれ取り付け、舷縁に設置された止め金具にそれぞれのロープ末端部を係止し、ブームを船首尾線に対してやや右舷方に振り出した状態で固定していた。 本船は、桁網のえい網を終え、平成28年4月25日07時40分

	<p>ごろ機関を中立運転として船首を南南西方に向けて漂泊し、甲板員が船体中央部左舷側のウインチを操作して引き綱を巻き、海底の桁網を右舷側付近まで引き揚げた後、船長がブーム先端から延びる吊り索の一端に取り付けられたフックを海面付近の桁網上部に掛け、前部甲板のウインチのリモコンを操作して桁網の揚収作業を開始した。</p> <p>船長は、船体が右舷側に約20°～30°傾斜する状況の中、右舷側を向いて揚収作業を開始して間もなく、甲板員が「何か飛んだぞ」と叫んだので左舷側を振り向くと、左舷側舷縁の止め金具が舷縁から抜けて2本のガイロープが弛み、ブームが右舷正横側に振れ出したことに気付いた。</p> <p>本船は、徐々に右舷側へ傾き、その後、海水が舷縁を越えて船内に流入し、08時00分ごろゆっくりと右舷側に転覆した。</p> <p>船長及び甲板員は、船底に這い上がり、本船の異変に気付いて来援した僚船に移乗し、仙法志漁港に戻った。</p> <p>本船は、別の僚船にえい航されて仙法志漁港に戻り、後日、廃船処理とされた。</p> <p>(付図1 事故発生場所概略図、付図2 本船の状況図 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船は、4月24日に新たになまこ桁網漁を始めたばかりで、本事故時が2日目の操業であった。</p> <p>本船は、4月24日に操業を終えて帰港後、ウインチのモータを出力の大きいものに交換していた。</p> <p>船長は、発航前にブーム、ガイロープ等の触手による点検を行って不具合や故障がないことを確認していた。</p> <p>船長及び甲板員は、本事故時、救命胴衣、カッパの上下、ゴム手袋、帽子を着用し、長靴を履いていた。</p> <p>船長は、本事故後、仙法志漁港にえい航された本船の桁網を見たところ、網の中に大量の石が含まれていたことを認めた。</p> <p>船長は、桁網の揚収作業を開始する際、4月24日に比べて船体の右舷側への傾斜が大きかったので、網の中に大量の石が入り込んでいることを予想していたが、僚船も同様の状況下で桁網を揚収していたこと及びウインチのモータを交換していたので、支障なく桁網を揚収できるものと思っていた。</p> <p>船長は、本船が昭和51年に進水した船であり、舷縁のFRP材が経年劣化により強度が落ち、桁網の重量を支え切れなくなって止め金具が抜けたものと本事故後に思った。</p> <p>桁網は、縦約2.7m、横約3.3mの鋼製の桁及び縦約3.4m、横約3.3mの袋網から構成されており、重量が約350kgであった。</p>
<p>分析 乗組員等の関与</p>	<p>なし</p>

<p>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</p> <p>本船は、仙法志漁港西南西方沖において、ブームを船首尾線に対してやや右舷方に振り出した状態で桁網の揚収作業中、船体が右舷側に傾斜している状況下、ガイロープ用の止め金具が舷縁から抜けてブームが右舷正横側に振れ出たことから、右舷側への傾斜が増大し、海水が舷縁を越えて船内に流入して転覆したものと考えられる。</p> <p>本船は、舷縁のFRP材が経年劣化していたことから、ガイロープ用の止め金具がガイロープに掛かった張力に耐えきれずに抜けた可能性があると考えられるが、その状況を明らかにすることはできなかった。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、仙法志漁港西南西方沖において、ブームを船首尾線に対してやや右舷方に振り出した状態で桁網の揚収作業中、船体が右舷側に傾斜している状況下、ガイロープ用の止め金具が舷縁から抜けてブームが右舷正横側に振れ出たため、右舷側への傾斜が増大し、海水が舷縁を越えて船内に流入して転覆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"> ・ふだんよりも揚網時の船体傾斜が大きく、大量の漁獲物や石が網の中に入っていることを予想したときは、揚網作業を一時中止し、一旦桁網を海底に降ろして港付近までえい航後に揚収するなどの措置をとることが望ましい。

付図1 事故発生場所概略図



付図2 本船の状況図

