

船舶事故調査報告書

平成30年2月14日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 佐藤 雄二（部会長）
 委員 田村 兼吉
 委員 岡本 満喜子

| | |
|---|---|
| 事故種類 | 転覆 |
| 発生日時 | 不明（平成29年4月23日 23時00分ごろ～24日 13時05分ごろの間） |
| 発生場所 | 不明（石川県金沢港～金沢港西方沖の間） |
| 事故の概要 | 漁船吉健丸は、操業中、転覆した。 吉健丸は、船長が死亡し、甲板機械及び機関に濡損等を生じた。 |
| 事故調査の経過 | 平成29年4月28日、本事故の調査を担当する主管調査官（神戸事務所）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 吉健丸、4.9トン IK3-16325（漁船登録番号）、個人所有 11.15m(Lr)×3.25m×1.20m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数90、昭和62年12月21日 |
| 乗組員等に関する情報 | 船長 男性 70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 昭和50年3月20日 免許証交付日 平成26年9月22日 (平成32年1月25日まで有効) |
| 死傷者等 | 死亡 1人（船長） |
| 損傷 | 甲板機械及び機関に濡損等 |
| 気象・海象 | 気象：天気 晴れ、風向 北東～南、風力 3～5、視界 良好 海象：波高 約1.5m～2.5m、海水温度 約13℃ |
| 事故の経過 | 本船は、船長が1人で乗り組み、底びき網漁の目的で、係留地を出発し、平成29年4月23日23時00分ごろ金沢港西防波堤を通過して漁場に向かった。 本船は、24日13時05分ごろ、金沢港西方沖15海里（M）付近において、船底を上にし、転覆しているところを付近航行中のフェリーの乗組員によって発見され、フェリーから通報を受けて出動した海上保安庁の巡視船により船内及び付近海域の捜索が行われたが、船長が行方不明となった。 本船は、巡視船によって金沢港にえい航された。 |

| | |
|--|--|
| | <p>船長は、その後、海上保安庁の航空機、巡視船艇、地元の漁船等により捜索が行われたが、発見されず、後日、死亡が認定された。</p> <p>(付図1 事故発生場所概略図、写真1 本船(本事故後に上架した状態)、写真2 舵の状況(左舵一杯)、写真3 船首ローラ、写真4 サイドローラ、写真5 えい網索用ドラム(左舷)、写真6 えい網索用ドラム(右舷)、写真7 てっぽう 参照)</p> |
| <p>その他の事項</p> | <p>船長は、ふだん、本船に単独で乗り組み、23時00分ごろ金沢港西防波堤を通過し、金沢港西方沖の水深約200mの海域で、かれいの底びき網漁に従事し、翌日16時ごろに帰港していた。</p> <p>本船が行う底びき網漁は、投網に約20分、えい網に約1時間、揚網に約30分を要して帰港するまでの間に約6回操業していた。</p> <p>本船は、船尾甲板に設けたてっぽうと称するフックに、長さ約1,700mのえい網索をかけてえい網し、揚網時に船首側からえい網索をドラムに巻いて揚網することから、えい網後、揚網に移る際、船首が網の方向を向くよう機関を前進にかけ左舵をとって左回りに反転させていた。</p> <p>船長は、本船を反転させる際、あらかじめ、ふなまわしと称する長さ約40mのロープの一端をドラムに繫いで、他端をサイドローラ及び船首ローラを通し、左舷舷側を回して船尾からえい網索に繫いでいた。</p> <p>本船は、発見されたとき、船体に他船と衝突したような痕跡がなく、網及びえい網索が海上に出ており、舵は左舵一杯に取られ、てっぽうにえい網索がかかっていた。</p> <p>僚船の船長は、本事故時、本船が発見された地点から北北東方に約15M離れた海域で操業していた際、強風警報、波浪警報等が発表されていなかったものの、24日朝方まで、時折風力5の北東風が吹鳴しているのを認めた。</p> <p>僚船の船長は、本事故発生当時の気象状況及び発見時の本船の状況から、本船が、えい網を終えて反転する際に横波を受けて転覆したものだと思った。</p> <p>僚船の船長は、本船に救命胴衣が備え付けてあることを知っていたが、船長が救命胴衣を着用しているところを見たことがなかった。</p> |
| <p>分析</p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象等の関与</p> <p>判明した事項の解析</p> | <p>不明</p> <p>不明</p> <p>不明</p> <p>本船は、23日23時00分ごろ金沢港を出港し、24日13時05分ごろ金沢港西方沖15M付近において転覆した状態で発見されたことから、この間において転覆したものと考えられる。</p> <p>本船は、底びき網漁の漁場で発見されたこと、他船と衝突したよう</p> |

| | |
|----|---|
| | <p>な痕跡がなかったこと、網及びえい網索が洋上にあったこと、左舵一杯が取られていたことから、操業中、えい網を終えて反転する際に転覆したものと考えられるが、船長が本事故で行方不明となって死亡が認定されており、転覆に至った状況を明らかにすることはできなかった。</p> <p>船長は、救命胴衣を着用していなかったものと考えられる。</p> |
| 原因 | <p>本事故は、本船が、金沢港西方沖で操業中、転覆したものと考えられる。</p> |
| 参考 | <p>今後の同種事故等の再発防止及び被害軽減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"> ・揚網に当たって反転する際、えい網索及び海面状況を考慮して大傾斜するような大角度変針を避けること。 ・甲板上で作業に従事する際、救命胴衣を着用すること。 |

付図1 事故発生場所概略図

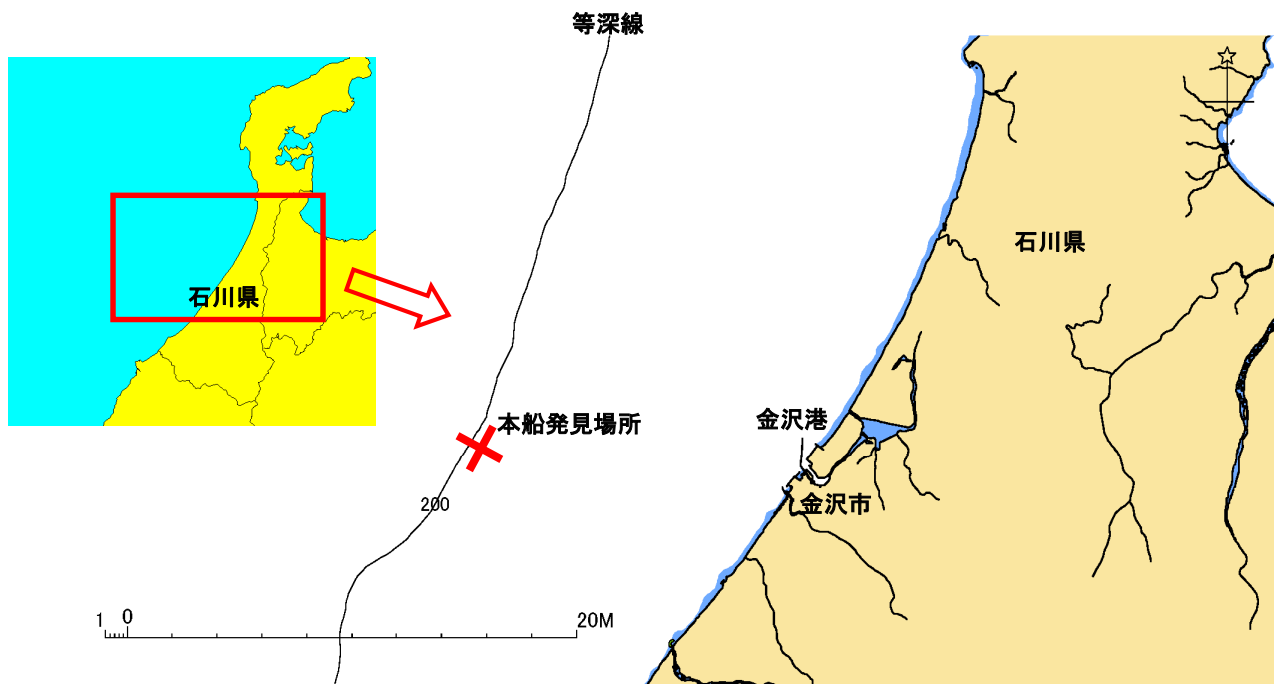


写真1 本船（本事故後に上架した状態）



写真2 舵の状況（左舵一杯）

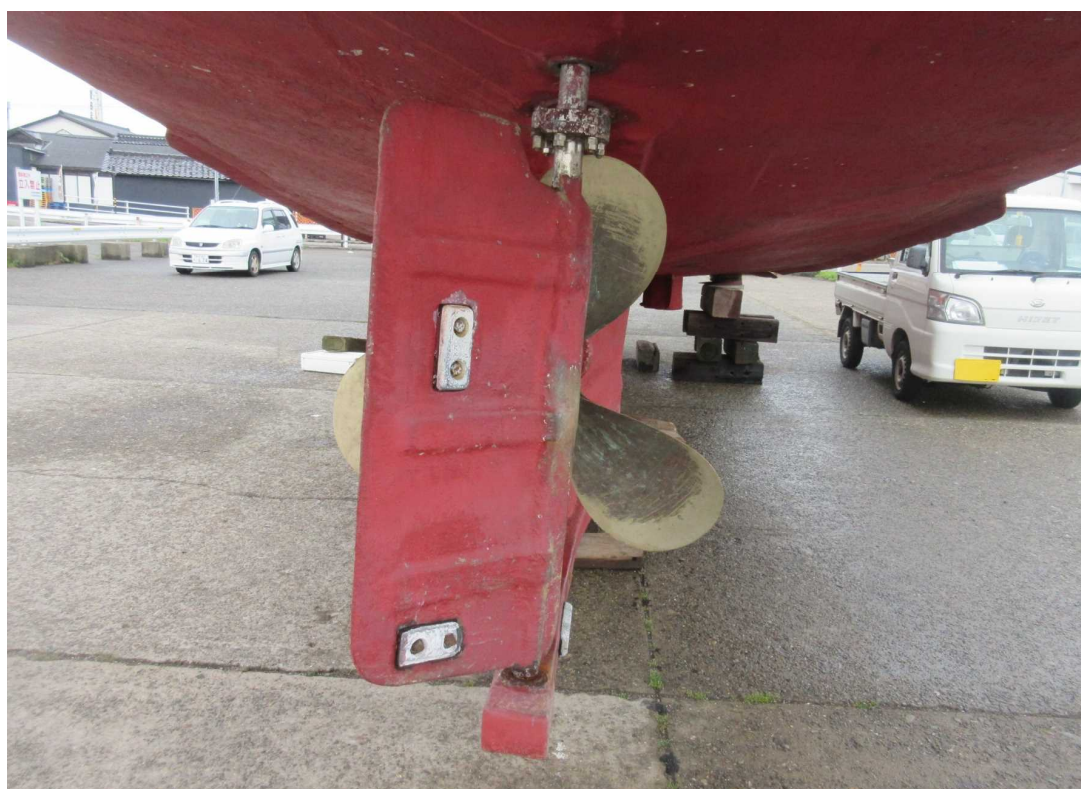


写真3 船首ローラ



写真4 サイドローラ



写真5 えい網索用ドラム (左舷)

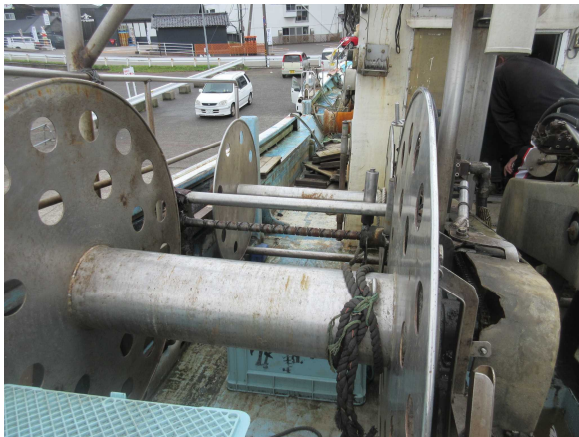


写真6 えい網索用ドラム (右舷)



写真7 てらぼう

