

船舶事故調査報告書

平成30年2月7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2月10日 05時24分ごろ）
発生場所	不明（青森県大間町大間埼東方沖）
事故の概要	漁船第七十八正栄丸 ^{しょうえい} は、航行中、転覆した。 第七十八正栄丸は、船長及び甲板員1人が死亡し、他の甲板員2人が行方不明となり、主機等に濡損を生じた。
事故調査の経過	平成29年2月10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 第七十八正栄丸、19トン AM2-6394（漁船登録番号）、個人所有 19.35m (Lr) × 4.43m × 1.87m、FRP ディーゼル機関、736kW（動力漁船登録票による）、平成6年3月 第272-19141号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 男性 53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60年10月4日 免許証交付日 平成27年8月6日 （平成32年11月1日まで有効） 甲板員A 男性 45歳 甲板員B（インドネシア共和国籍） 男性 24歳 甲板員C（インドネシア共和国籍） 男性 21歳
死傷者等	死亡 4人（船長、甲板員A、甲板員B及び甲板員C）
損傷	主機及び航海機器等に濡損（全損）
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 東南東、風力 7（風速 約14～15 m/s） 海象：波高 約1.5m、水温 約8℃ 津軽海峡には2月9日17時35分に海上風警報が発表され、本船発見時も継続中であった。 海上保安庁刊行の北海道沿岸水路誌（平成27年3月発行）によれ

	<p>ば、津軽海峡の大間埼付近における注意として、次のとおり記載されている。</p> <p>大間埼から北方へ延びる礁脈上を流れる東流は強く、渦流、急潮、三角波を起こすことがある。</p> <p>特に、東寄りの風が吹くときに起こることが多い。</p>
<p>事故の経過</p>	<p>本船は、船長、甲板員A、甲板員B及び甲板員Cが乗り組み、青森県八戸市八戸港に回航する目的で、平成29年2月9日09時00分ごろ山形県酒田市酒田港を出港した。</p> <p>本船の僚船2隻は、01時00分ごろ酒田港沖の漁場を出航し、既に八戸港に向け航行していた。</p> <p>16時00分ごろ、僚船の船長が、船長と携帯電話で話したところ、本船は、秋田県<small>あが にゅうどう</small>男鹿市入道埼沖を航行中だった。</p> <p>本船が所属する漁業協同組合は、2月10日07時50分ごろ、僚船の船長から、船長と連絡が取れない旨の連絡を受け、08時30分ごろ八戸海上保安部及び青森県内の漁業協同組合に捜索を要請した。</p> <p>本船は、13時48分ごろ、大間埼の東北東方4海里（M）付近を転覆した状態で漂流しているところを、捜索中の海上保安庁所属の航空機に発見された。</p> <p>船長及び甲板員Aは、船内で発見され、甲板員B及び甲板員Cは行方不明となった。</p> <p>船長及び甲板員Aは、青森県青森市内の病院に搬送され、共に死亡が確認された。</p> <p>船長及び甲板員Aの死因は溺水で、死亡推定時刻は平成29年2月10日05時20分と検案された。</p> <p>甲板員B及び甲板員Cは、後日、死亡が認定された。</p> <p>本船は、八戸港へえい航され、後日、廃船処理とされた。（写真1参照）</p> <div data-bbox="571 1451 1401 1953" data-label="Image"> </div> <p style="text-align: center;">写真1 本船の状況</p> <p>（付図1 事故発生場所概略図 参照）</p>

その他の事項

本船の状況は、次のとおりであった。

(1) 操舵装置制御盤

操舵装置制御盤のトグルスイッチが「リモコン」の位置にあった。(写真2参照)

「リモコン」の位置



写真2 操舵装置制御盤

(2) 遠隔管制器（リモコン）

操舵用リモコンにはスラスト、クラッチ、ガバナ及び舵角の4つのダイヤルがあり、それぞれのダイヤルは、スラストが左回頭の3（5段階）、クラッチが前進、ガバナが約3分の2、舵角が右舵約33°を示していた。(写真3参照)



舵角 ガバナ クラッチ スラスト

写真3 操舵用リモコンのダイヤル

(3) 舵板

舵板はほぼ右舵一杯の状態であった。

本船には、他船と衝突した痕跡はなかった。

本船の操舵室に設置された掛け時計は、05時24分を示して停止していた。

僚船の船長の口述によれば、本船の通常航行時の対地速力は、約10ノットであった。

分析

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

不明
不明
不明

本船は、大間埼東方沖を八戸港に向けて航行中、風力7の東南東風が吹く状況下、転覆したものと考えられるが、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>本船は、本船操舵室内の掛け時計が05時24分を示して停止していた状況から、2月10日05時24分ごろ転覆したものと考えられる。</p> <p>本船の操舵用リモコンの、舵角のダイヤルが右舵約33°を示し、舵板がほぼ右舵一杯の状態であったことは、船体の傾斜を復原するために右回頭したか、あるいは、何らかの危険を回避するために右回頭し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>船長及び甲板員Aの死因は、溺水であった。</p> <p>船長及び甲板員Aは、船内で発見されたことから、船内で溺水したものと考えられるが、溺水に至った状況を明らかにすることはできなかった。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、本船が、大間埼東方沖を八戸港に向けて航行中、風力7の東南東風が吹く状況下、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"> ・航行中は、随時、気象海象情報を確認し、荒天が予想される場合は、自船の^{たん}堪航性を考慮して早めに最寄りの港に避難すること。

付図1 事故発生場所概略図

