

# 船舶事故調査報告書

令和2年1月15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	沈没
発生日時	令和元年5月11日 16時30分ごろ
発生場所	青森県中泊町小泊岬北方沖 小泊岬北灯台から真方位355° 3.6海里（M）付近 （概位 北緯41° 11.9′ 東経140° 15.0′）
事故の概要	漁船祥宝丸は、漁船光龍丸によって被えい航中、機関室に浸水して沈没した。
事故調査の経過	令和元年5月16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。
<b>事実情報</b> 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	A 漁船 祥宝丸、3.8トン AM3-31923（漁船登録番号）、個人所有 9.80m（Lr）×2.57m×0.70m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数70、昭和60年2月27日 B 漁船 光龍丸、4.3トン AM3-35246（漁船登録番号）、個人所有 10.36m（Lr）×2.95m×0.76m、FRP ディーゼル機関、276kW、平成2年11月3日 第212-12387号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 83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51年6月18日 免許証交付日 平成27年12月25日 （令和3年6月25日まで有効） B 船長B 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 昭和58年6月16日 免許証交付日 平成29年12月28日 （令和5年6月15日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	A 沈没（全損） B なし

<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 北、風力 3  海象：波向 北北西、波高 約1.0m</p>
<p>事故の経過</p>	<p>A船は、船長Aが1人で乗り組み、令和元年5月11日10時00分ごろ、小泊岬西方沖の西津軽堆の漁場においてめばる漁の操業を終え、中泊町小泊漁港に向けて約8ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で自動操舵により東進した。</p> <p>A船は、10時40分ごろ、突然、異音と振動が発生した後、主機の回転数が下がり、主機が停止した。</p> <p>船長Aは、操舵室から船尾部に移動し、船尾甲板から海面を見たところ、海面下に漁網が広がっているのを認め、推進器に絡網したと思った。</p> <p>船長Aは、推進器に絡まった漁網を外そうと、推進器点検用のぞき窓を開け、ナイフで漁網の切断作業を行おうとしたが、大量の漁網及び太いロープが絡んでいたため切断できる状態ではないと判断し、のぞき窓を閉めて操舵室に戻り、付近で操業していた船長Bに救助要請を行った。</p> <p>来援したB船は、船長Bが、B船の船尾からA船の船首にえい航索を取ってえい航を開始し、海上が穏やかなので、早く帰港しようと、約8knの速力で小泊漁港に向かった。</p> <p>船長Aは、えい航開始から約1時間後、船首部付近で入港準備を行った後、機関室に向かったところ、機関室の船尾側から海水が流入していることを認め、えい航を続ければ沈没すると思い、操舵室に戻り、漁業無線を使用して船長Bに沈むと何度も伝えた。</p> <p>船長Bは、B船が東進中、漁業無線で、船長AからA船が沈むと聞き、A船のえい航状態に変化を認めなかったため疑問に思ったが、船長Aが何度も沈むと訴えるので、主機の回転数を下げて速力を減じ、えい航索を外して後進しながらA船に接近した。</p> <p>A船は、B船が接近した際、船尾から沈み始め、船長Aが船尾甲板から滑りながら落水した後、船首を上に向けて、半水没状態になった。</p> <p>船長Bは、落水した船長Aを救助した後、船長Aと船長Bとの漁業無線を聞いて来援した僚船（以下「C船」という。）の船長（以下「船長C」という。）にA船の監視を依頼し、船長Aを乗せて小泊漁港に向かった。</p> <p>C船は、船長Cが、A船が潮流によって流されてはいけないと思い、A船の船首マストにえい航索を取り、小泊漁港に向けて微速力で東進していたが、北東方に流れる潮流の影響を受けて小泊漁港に近づくことができず、A船と共に小泊岬の北方沖に流された。</p> <p>B船は、小泊漁港で船長Aを下船させた後、船長Bが、漁業協同組合（以下「本件組合」という。）職員にA船の状況を説明して「クレ</p>

	<p>ーン付き作業台船’（以下「本件台船」という。）の手配を依頼した後、A船に向かい、到着後、C船からえい航索を受け取ってA船のえい航を再開し、同漁港に向けて南東進した。</p> <p>A船は、16時30分ごろ、えい航索を取っていた船首マストが折損し、本件台船の到着前に沈没した。</p> <p>本件組合担当者は、本件組合職員から連絡を受けて小泊漁港に向かい、A船が沈没した後、同漁港に戻り集まっていた船長A、船長B及び船長Cから本事故の状況を聞き、20時10分ごろ、本事故の発生を海上保安庁に通報した。</p> <p>（付図1 事故発生場所概略図、写真1 A船 参照）</p>
その他の事項	<p>船長Aは、B船が来援するまでの漂流中、機関室に浸水がないことを視認した。</p> <p>船長A及び船長Bは、A船の推進器に大量の漁網等が絡んで推進器が遊転しない状態でえい航したことにより、推進器にかかる抵抗が増して船尾管が破損し、機関室に海水が流入したのではないかと、本事故後に思った。</p> <p>船長Aは、型式承認を受けた作業用救命衣を着用していた。</p> <p>第二管区海上保安本部の海洋速報によれば、本事故発生当時、本事故発生場所付近では、対馬暖流が約1.0～1.9knの流速で北北東方に流れていた。</p>
分析	<p>乗組員等の関与 あり</p> <p>船体・機関等の関与 なし</p> <p>気象・海象等の関与 あり</p> <p>判明した事項の解析</p> <p>A船は、小泊漁港西方沖から同漁港に向けてB船により被えい航中、機関室に浸水したことから、沈没したものと考えられる。</p> <p>A船は、推進器に大量の漁網等が絡んで推進器が遊転しない状態でえい航されたことにより、推進器にかかる抵抗が増して船尾管が破損したことから、機関室に海水が流入した可能性があると考えられるが、A船が沈没し、それらの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、A船が、推進器に大量の漁網等が絡んで推進器が遊転しない状態で小泊漁港西方沖から同漁港に向けてB船により被えい航中、機関室に浸水したため、沈没したものと考えられる。</p>
再発防止策	<p>今後の同種事故等の再発防止及び被害の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"> <li>・船舶が運航不能となった際は、僚船の他、速やかに海上保安庁に救助要請を行うこと。</li> <li>・推進器に絡網して運航不能となった際、えい航を行えば損傷箇所からの浸水により沈没する可能性があるため、専門業者に依頼</li> </ul>

	し、引揚げを行うことが望ましい。
--	------------------

付図1 事故発生場所概略図

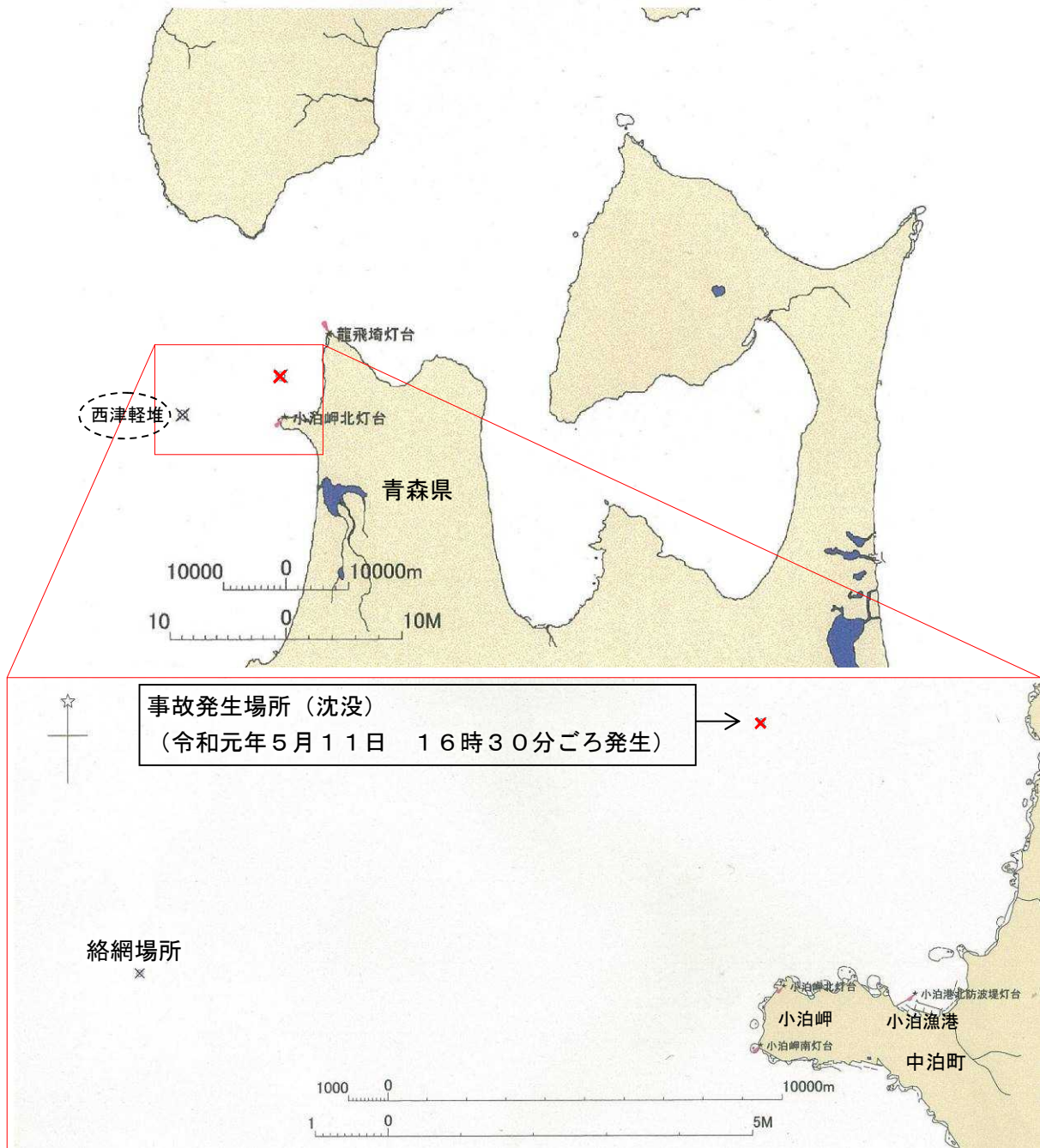


写真1 A船

