

## 船舶事故調査報告書

令和2年6月3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	平成31年1月8日 06時00分ごろ
発生場所	北海道別海町尾岱沼漁港南東方沖 尾岱沼港南防波堤灯台から真方位109° 1.4海里（M）付近 （概位 北緯43° 33.6′ 東経145° 15.3′）
事故の概要	漁船第三十八翔洋丸は、南東進中、海水が打ち込んで滞留し、転覆した。 第三十八翔洋丸は、主機等に濡損を生じた。
事故調査の経過	平成31年1月11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 第三十八翔洋丸、4.9トン HK3-123683（漁船登録番号）、個人所有 12.25m（Lr）×3.13m×0.98m、FRP ディーゼル機関、450kW（動力漁船登録票による）、平成11年2月4日
乗組員等に関する情報	船長 男性 60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54年5月11日 免許証交付日 平成29年4月27日 （令和5年3月24日まで有効）
死傷者等	軽傷 2人（甲板員）
損傷	主機等に濡損（全損）
気象・海象	気象：天気 晴れ、風 ほとんどなし、視界 良好 海象：波 ほとんどなし、水温 約3℃ 日出時刻：06時52分ごろ
事故の経過	本船は、船長及び機関長ほか甲板員3人が乗り組み、ほたて貝桁網漁を行う目的で、平成31年1月11日05時50分ごろ野付半島北東方沖の漁場に向け、尾岱沼漁港を出港した。 本船は、海面に浮遊する薄氷を左右に分けて安全な水路（以下「本件水路」という。）を確保しながら先導する指導船が出た後、ほっき桁網漁を行う16隻の船団に続いて本件水路に入った。

	<p>本船は、1列となって本件水路を航行する先航船のうち、目の前の船と約190mの間隔を保ちながら約12～13ノットの対地速力で南東進中、船長が、目の前の船の灯火が接近しているように感じたので少し減速したところ、船体が大きく船首方に傾斜し、船首で波をすくうように大量の海水が前部甲板に打ち込んだ。</p> <p>本船は、甲板上に海水が滞留して左舷側に大きく傾斜した際、船長及び機関長が、転覆の危険を感じ、操舵室右舷側のドアを開放して船外へ脱出し、船員室に居た甲板員3人も右舷側ドアから脱出して乗組員全員が退船した後、一度も復原することなく、06時00分ごろ左舷側に転覆した。</p> <p>船長及び機関長は、甲板員3人と共に海上に浮遊しているところを後続の僚船に救助され、尾岱沼漁港に戻った。</p> <p>本船は、僚船により尾岱沼漁港にえい航された。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、写真1 本船(右舷船首方から撮影)、写真2 本船(右舷船尾方から撮影) 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船は、本事故当時、喫水が船首約0.8m、船尾約1.5mであり、船首端の海面上からの高さは約1.8mであった。</p> <p>各船は、海面に薄氷が浮遊する厳寒期、指導船が薄氷を左右に分けて確保した安全な水路を1列になって出港しており、船間距離を約190mとっていたが、同水路が閉じるのが早く、かつ、氷が比較的厚い場合に船間距離を詰める傾向にあり、その場合、水深の浅い海域においては、海底地形等により自然に高起する波と先航する船の航走波とが互いに影響しあって、水路内で思いがけず波が高起することがあるので、航行に注意を要した。</p> <p>船長は、減速して船首が下がった際、先航船の引き波を船首ですくったのではないかと本事故後に思った。</p> <p>乗組員は、全員救命胴衣を着用していた。</p>
<p><b>分析</b></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>不明 不明 不明</p> <p>本船は、尾岱沼漁港南東方沖を南東進中、先航する船との接近を避けようと減速した際、水深の浅い海域で自然に高起する波と先航する船の航走波とが本件水路内で互いに影響して高起した波が船体を船首方に傾斜させ、船首から波をすくったことで大量の海水が前部甲板上に滞留して船体が左舷側に傾斜し、排水される間もなく滞留水が自由水となって甲板上を左舷側に移動したことから、一度も復原することなく転覆したものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、夜間、本船が尾岱沼漁港南東方沖を南東進中、先航する船との接近を避けようと減速した際、水深の浅い海域で自然に高起す</p>

	<p>る波と先航する船の航走波とが本件水路内で互いに影響して高起した波が船体を船首方に傾斜させ、船首から波をすくったことで大量の海水が前部甲板上に滞留して船体が左舷側に傾斜し、排水される間もなく滞留水が自由水となって甲板上を左舷側に移動したため、一度も復原することなく転覆したものと考えられる。</p>
<p><b>再発防止策</b></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"> <li>・ 船長は、薄氷を左右に分けて確保された水路を航行する際は、水路の縁で反射した航走波が重ね合わされて高起することに注意し、先航船に接近しないこと。</li> <li>・ 船長は、水深の浅い海域を航行する際は、海底地形、気象及び海象等により、思いがけず波が高起することに注意すること。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図

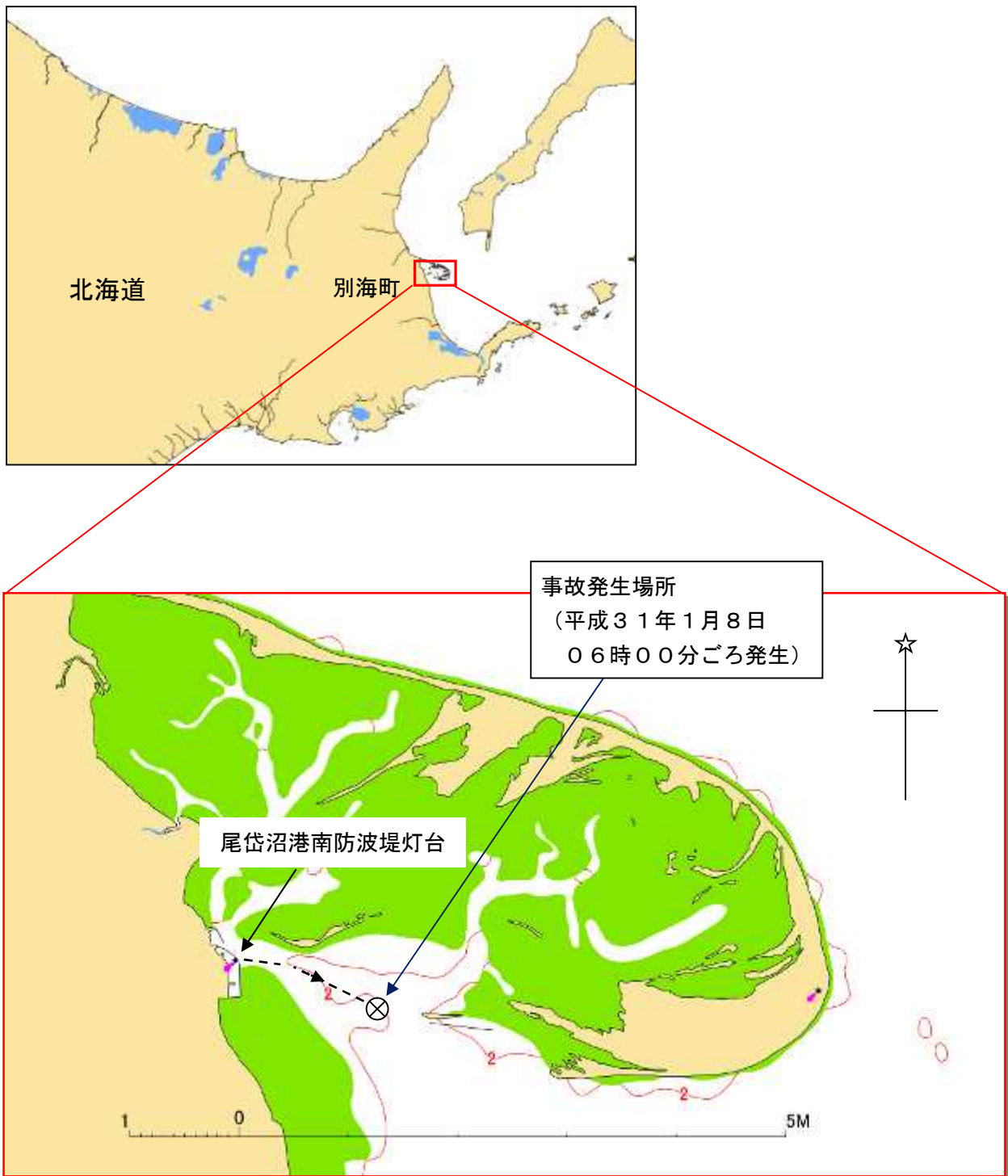


写真1 本船（右舷船首方から撮影）



写真2 本船（右舷船尾方から撮影）

