

船舶事故調査報告書

令和3年7月28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	令和3年3月8日 18時08分ごろ
発生場所	島根県浜田市浜田漁港北北西方沖 馬島 ^{うま} 灯台から真方位338°10.7海里（M）付近 （概位 北緯35°04.1′ 東経131°57.8′）
事故の概要	漁船第一吉勝丸 ^{よしかつ} は、北北西進中、海水が後部甲板に流入して傾き、更に海水が流入し続けて転覆した。 第一吉勝丸は、主機等に濡れ損を生じた。
事故調査の経過	令和3年3月9日、本事故の調査を担当する主管調査官（広島事務所）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 第一吉勝丸、19トン SN2-2676（漁船登録番号）、有限会社吉勝漁業（A社） 17.55m（Lr）×5.36m×2.05m、FRP ディーゼル機関、559kW、平成4年11月5日 第272-18332号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 27歳 一級小型船舶操縦士 免許登録日 平成24年3月12日 免許証交付日 令和元年10月18日 （令和6年10月17日まで有効） 漁労長 69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5年2月23日 免許証交付日 平成29年12月8日 （令和5年2月22日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	主機等に濡れ損（廃船）
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北東、風速 約10m/s、視界 良好 海象：波高 約1.5m～2.0m
事故の経過	本船は、船長、漁労長及び航海士ほか8人が乗り組み、僚船2隻（以下「僚船A」及び「僚船B」という。）と共に巻き網漁の目的

で、令和3年3月8日16時40分ごろ浜田漁港北北西方沖の漁場に向け、同港を出港した。

船長は、操縦席で操船に当たり、漁労長を魚群探索に、航海士をレーダーの監視に、及び甲板員1人（以下「甲板員A」という。）を見張りにそれぞれ当たらせていた。

船長は、北東方からの風と波高約1.5～2.0mの波を受けながら約7～8ノットの対地速力で、自動操舵により北北西進中、右舷船首方に波高約2.5mを超える波を認めたときには手動操舵に切り替えて速力を落とし、船首を北東方に向けながら航行していた。

船長は、17時50分ごろ船体が右舷方へ傾いていると感じ、操舵室右舷側の窓から後部甲板を見たところ、海水が同甲板右舷側に溜まっているのを認め、主機を中立運転とした。（図1参照）

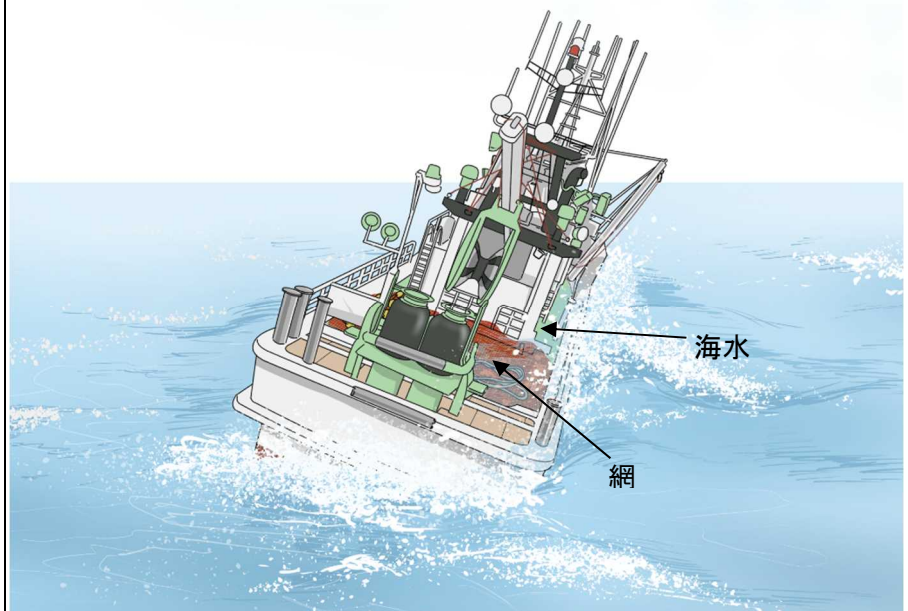


図1 海水が後部甲板右舷側に溜まって右舷方に傾いている本船（イメージ）

船長は、右舷方への傾斜角度が大きくなり、海水が右舷舷縁付近にまでに達しているのを認めた。

船長は、後部甲板下の船員室にいる乗組員に対して危険を知らせる目的で、ベルを鳴らした後、‘両舷中央部付近ブルワーク下部に設けた仕切弁開閉式放水口（スカッパ）’（以下「本件放水口」という。）が開いているのではないかと気になり、急いで操舵室を出て、操舵室左舷後方に設けてある‘本件放水口の開閉ハンドル’（以下「本件ハンドル」という。）の確認に向かった。

航海士及び甲板員Aは、船長に続いて後部甲板に向かった。

船長は、本件ハンドルを右に回したところ、回らなかったため、本件放水口は閉じていると思った。

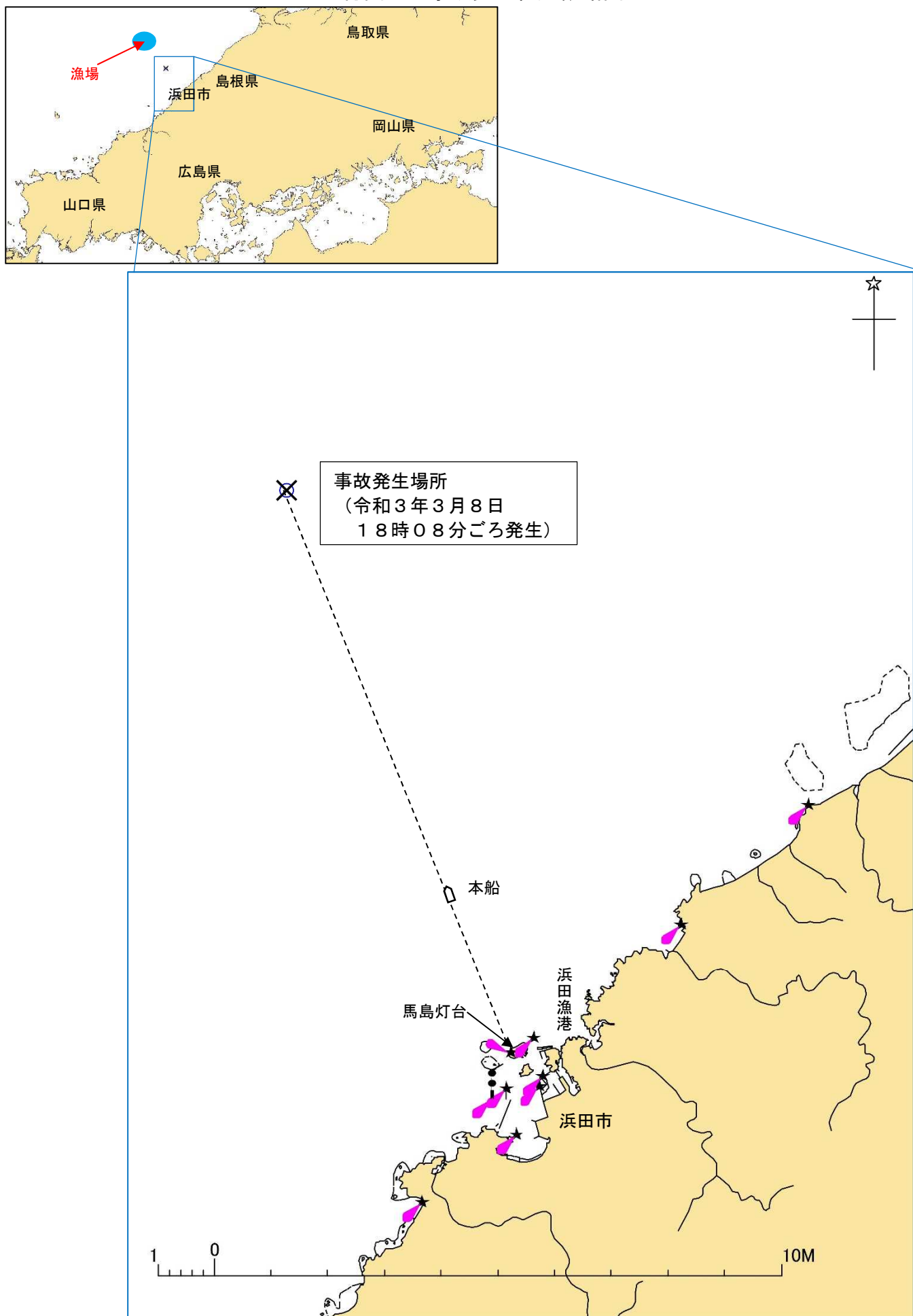
船員室で休息中の7人の乗組員は、それぞれ救命胴衣を着用しながら後部甲板左舷側に集合した。

	<p>船長は、7人のうちの1人の甲板員（以下「甲板員B」という。）が救命胴衣を持たずにいたので、操舵室に救命胴衣を取りに戻った。</p> <p>船長は、後部甲板に戻って甲板員Bに救命胴衣を手渡して着用させ、航海士及び7人のうちの別の甲板員（以下「甲板員C」という。）と共に、本船の転覆に備えてペンドル（防舷材）のロープを包丁で切って各乗組員に渡した。</p> <p>一方、漁労長は、主機を前進運転として舵を使用するなど反動で船体の傾きを直そうと試みたが、上手くいかず、18時00分ごろ漁業無線で僚船に助けを求めた後、後部甲板に向かった。</p> <p>僚船A及び僚船Bは、無線連絡を受け、18時01分ごろ反転して本船の乗組員の救助に向かった。</p> <p>本船は、18時08分ごろ右舷側に転覆し、本船の乗組員は、海中に飛び込んだり投げ出されたりして7人のグループと4人のグループに分かれ、それぞれペンドルを浮き代わりとして救助を待った。</p> <p>本船は、18時15分ごろ船首部から沈没した。</p> <p>僚船Aの船長は、レーダー画面上から本船の船影が消えたのを認め、18時19分ごろ携帯電話でA社担当者に本事故発生連絡を行うとともに18時20分ごろ海上保安庁に通報を行った。</p> <p>僚船Bは、18時25分ごろに本事故発生場所付近に到着し、本船の乗組員11人のうち、10人を救助し、続いて到着した僚船Aが残りの1人を救助した。</p> <p>僚船A及び僚船Bは、浜田漁港に向かって発進し、19時40分ごろ同漁港に入港した。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図、付図2 一般配置図、写真1 同型船の仕切弁開閉ハンドル 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船は、網船で、船体中央部船首寄りに操舵室及び同室下に機関室があり、前部甲板下に漁具庫、ソナー室、後部甲板下に乗組員の居住区があり、出港時、後部甲板上に巻き網漁で使用する網（以下「本件網」という。）を搭載していた。</p> <p>本船は、船首部両舷ブルワーク下部に放水口が各3か所及び船尾部両舷ブルワーク下部に放水口が各2か所設けられ、暴露甲板上に海水が打ち込んだ際、各放水口から船外に排水できるようになっていた。</p> <p>本船は、建造前には本件放水口が設置されていなかったが、本船の建造前に就航した同型船が、航行時、両舷中央部付近ブルワーク下部の常時開放状態の放水口から海水が流入するので、仕切弁開閉式放水口を設置したところ、海水の流入を防ぐことができたので、同型船と同じく本件放水口を設置した。</p> <p>本船は、放水口の周辺に網などの物を置いていなければ、目視により本件放水口の開閉状態が確認できる状況であった。</p> <p>本件放水口は、本件ハンドルを回すことにより本件ハンドル後部の</p>

	<p>ケーシング内の作動油を仕切弁作動用シリンダーに送油してピストンを作動させ、両舷の同弁を同時に上下に動かして開閉させることができ、出港前に両舷共閉めるようにしていた。</p> <p>本船は、いつものように操業を終えて本事故当日の08時00分ごろに浜田漁港に入港し、甲板員Bが08時30分ごろ本件放水口を開放して網の洗浄を行った後、16時30分ごろ本件ハンドルを回して本件放水口を閉めていた。</p> <p>本件放水口は、仕切弁に何か異物が入った状態で本件ハンドルを右に回した場合、途中から重く感じるものの、完全閉とならなくてもそれ以上回らなくなる。</p> <p>船長は、本事故当時、本件放水口の確認作業を目視で行える状態ではなかったため、本件ハンドルを右に回して手の感触のみで回らないことを確認した。</p> <p>本件放水口は、これまでに開閉ができなくなったことがあり、力の入れ具合によって回ったり、機関部員が修理を行って修復させたことがあった。</p> <p>本船は、ふだん、船尾を少し上げた状態で航走し、海水が操業時等に後部甲板に流入した際、船尾部両舷ブルワーク下部にある放水口からの排水の他、右舷側後部甲板中央付近に設けられた排水タンクに入り、同タンク内のフロート式スイッチによって排水ポンプが作動し、船外に排出させるものであった。</p> <p>本船の排水ポンプは、出港前、乗組員によって同ポンプが正常に作動していることが確認されていた。</p> <p>船長は、非常用の排水ポンプを機関室に置いており、本事故時、乗組員が取りに行ける状況ではなかったと思った。</p> <p>船長及び漁労長は、これまでに排水が追い付かず、甲板上に溜まるほどの海水が舷縁を越えて流入した経験がなかった。</p> <p>本船は、本件網の総重量が約10tあり、鉛が多数取付けられている「イワ」を右舷側に積むので、左舷後部甲板上にあるデリッククレーン及び船尾に設置の移動式ネットローラを左舷方に移動させるなどの調整を行って両舷が水平になるよう保っていた。</p> <p>本船の乗組員は、本事故当時、本件網が固定されたままで動いていないことを確認していた。</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>あり</p> <p>なし</p> <p>なし</p> <p>本船は、北東方からの風と波高約1.5～2.0mの波が発生している中、浜田漁港北北西方沖を北北西進中、波高約2.5mを超える波を右舷方から受けて海水が後部甲板に流入して右舷側に傾き、更に右</p>

	<p>舷縁を越えて海水が流入し続け、海水の流入量が排水能力を超えたことから、転覆したものと考えられる。</p> <p>本件放水口は、甲板員B及び船長が、本件ハンドルを右に回して手の感触だけで回らないことを確認したものの、目視による確認作業を行っていないことから、異物が混入するなどして全閉の状態となっておらず、隙間が空いていた可能性があると考えられる。</p> <p>本件放水口の開閉状態については、本船が転覆後に沈没し、引き揚げの目途が立っていないことから、その状態については明らかにすることができなかった。</p>
原因	<p>本事故は、本船が、北東方からの風と波高約1.5～2.0mの波が発生している中、浜田漁港北北西方沖を北北西進中、波高約2.5mを超える波を右舷方から受けて海水が後部甲板に流入して右舷側に傾き、更に右舷縁を越えて海水が流入し続け、海水の流入量が排水能力を超えたため、転覆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"> ・ 船長は、放水口の周辺に網などの物を置かず、出港前には目視により放水口の仕切弁の開閉状態等を確認すること。 ・ 船長は、緊急時に予備の排水ポンプを乗組員が使用できるよう操舵室の近くなどに置いておくこと。

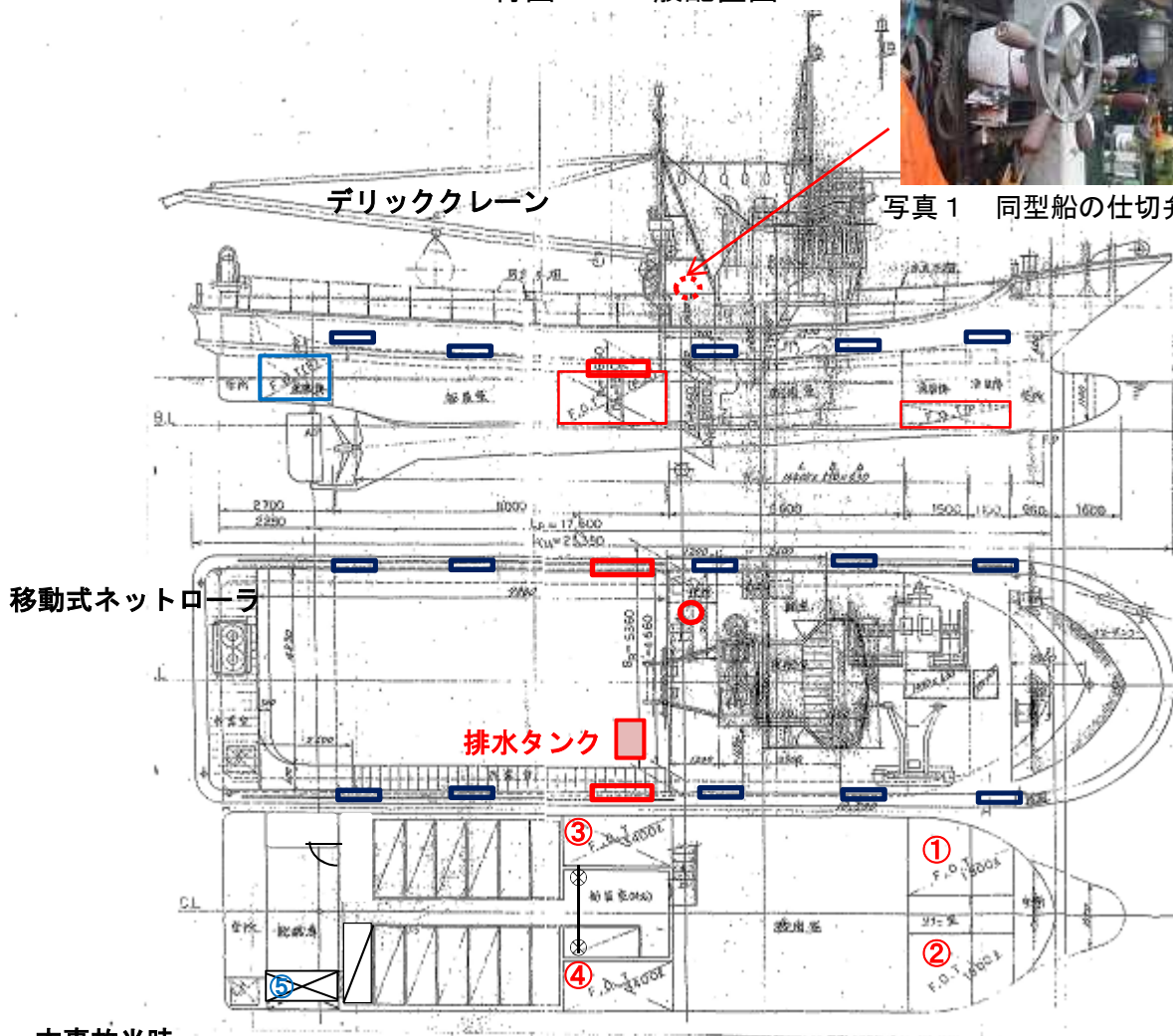
付図1 事故発生経過概略図



付図2 一般配置図



写真1 同型船の仕切弁開閉ハンドル



本事故当時

A重油

①：空

②：空

③：約3.4kℓ

④：約3.0kℓ

清水

⑤：約1.0t

— : 放水口

▭ : 本件放水口（仕切弁開閉式）

○ : 本件ハンドル（右舷側設置）