

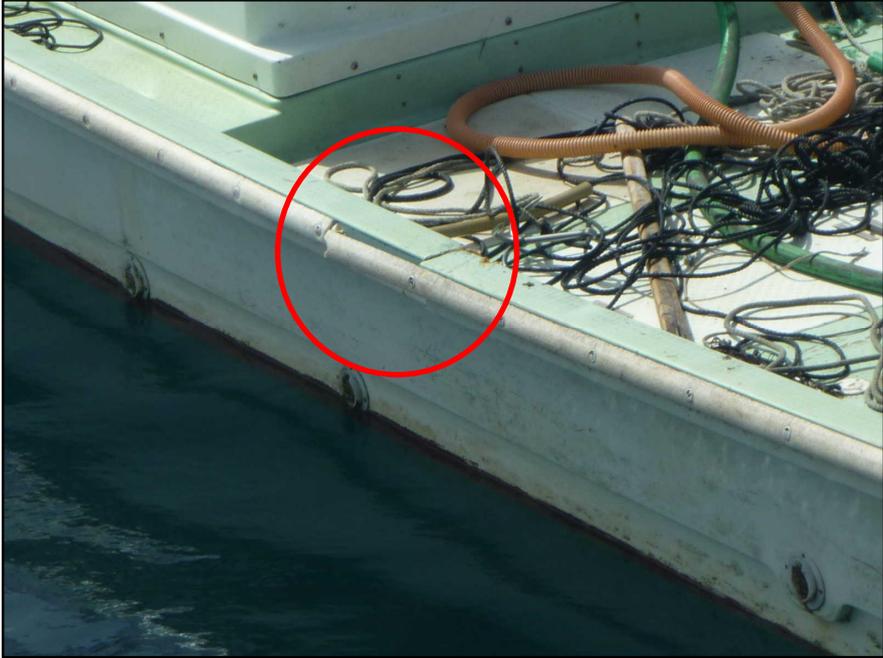
船舶事故調査報告書

令和7年5月28日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決
委員 伊藤 裕 康（部会長）
委員 上野 道 雄
委員 高橋 明 子

事故種類	船体傾斜
発生日時	令和6年4月16日 13時00分ごろ
発生場所	長崎県平戸市川内湾 平戸川内港沖防波堤灯台から真方位148° 1,230m付近 (概位 北緯33° 19.0′ 東経129° 31.6′)
事故の概要	漁船第八海福丸は、漁船海福丸を左舷側に横抱きして定置網の交換作業中、左舷側に傾斜し横転した。 第八海福丸は、主機等に濡損を生じ、また、海福丸は、右舷中央部外縁に亀裂を生じた。
事故調査の経過	令和6年4月17日、本事故の調査を担当する主管調査官（長崎事務所）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	A 漁船 第八海福丸、2.1トン NS3-505100（漁船登録番号）、個人所有 9.60m (Lr) × 2.60m × 0.65m、FRP ディーゼル機関、56kW（動力漁船登録票による）、 昭和59年10月25日 (写真1 参照)



写真1 A船の外観

	<p>B 漁船 海福丸、2.3トン NS3-506340（漁船登録番号）、個人所有 8.73m (Lr) × 2.31m × 0.87m、FRP ディーゼル機関、77kW（動力漁船登録票による）、 平成10年10月9日 （写真2 参照）</p>  <p style="text-align: center;">写真2 B船の外観</p>
乗組員等に関する情報	<p>船長 62歳 二級小型船舶操縦士 免許登録日 平成15年10月3日 免許証交付日 令和元年7月9日 （令和6年10月29日まで有効）</p>
死傷者等	なし
損傷	<p>A 主機等に濡損 B 右舷中央部外縁に亀裂（写真3参照）</p>  <p style="text-align: center;">写真3 B船の右舷中央部</p>
気象・海象	<p>気象：天気 雨、風向 西、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 ほぼ高潮時、潮高 約1.9m</p>
事故の経過	<p>A船は、船長ほか作業員2人（以下「作業員A₁」、「作業員A₂」という。）が乗り組み、定置網交換の目的で、作業船として使用するB</p>

船をえい航し、平戸市曲り埼北西方の川内湾にある定置網に向け、令和6年4月16日09時00分ごろ平戸市川内港を出航した。

船長は、定置網の約半分に当たる運動場と呼ばれる部分の網を交換することとしており、定置網に到着した後、作業員A₁及び作業員A₂と共にB船に移乗し、運動場部分の網を側張り網に固定する留め具を外す作業を始めた。(図1参照)

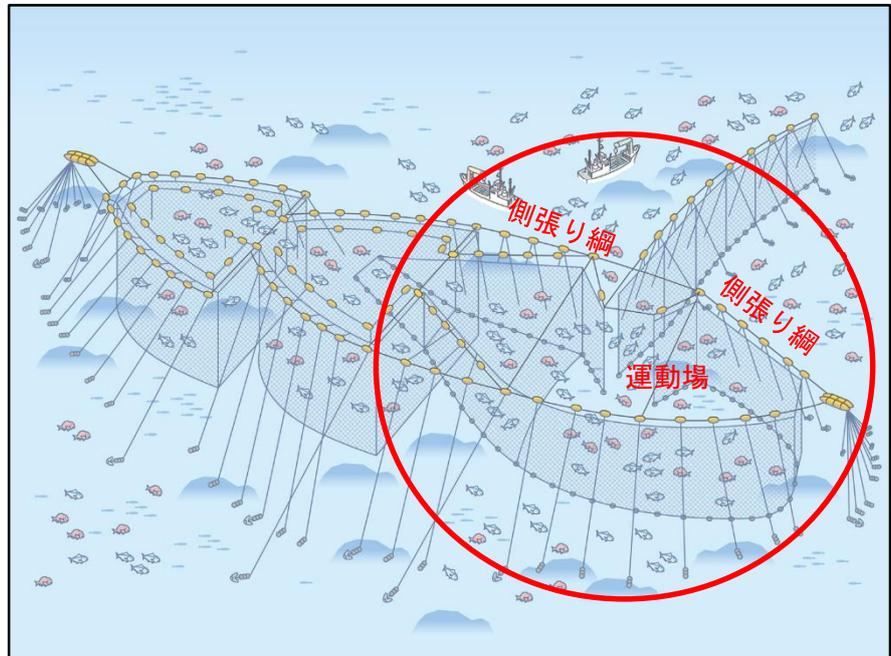


図1 定置網のイメージ図(水産庁HPから引用)

船長は、予定していた部分の留め具を外し終えた後、B船をA船の左舷側に横抱きにして両船の船首部及び船尾部を係船ロープでつなぎ、作業員と共にA船に移乗し、自らが船体中央部で伸縮式クレーン(以下単に「クレーン」という。)の操作に当たり、作業員A₁を左舷船首部に、作業員A₂を右舷船首部にそれぞれ配置して網の揚収作業に当たさせた。

船長は、クレーンのブームを起こした方が重い物を安定的につり上げることができると思い、ブームをほぼ一杯に伸ばして約75°の仰角まで起こし、左舷船首方に向け、ワイヤを伸ばしてフックを網に掛け、A船に網を引き揚げていたところ、右舷方から波を受け、13時00分ごろA船が左舷方に傾斜してそのまま横転した。(写真4、写真5、図2参照)



写真4 クレーンの仰角



写真5 クレーンの使用状況

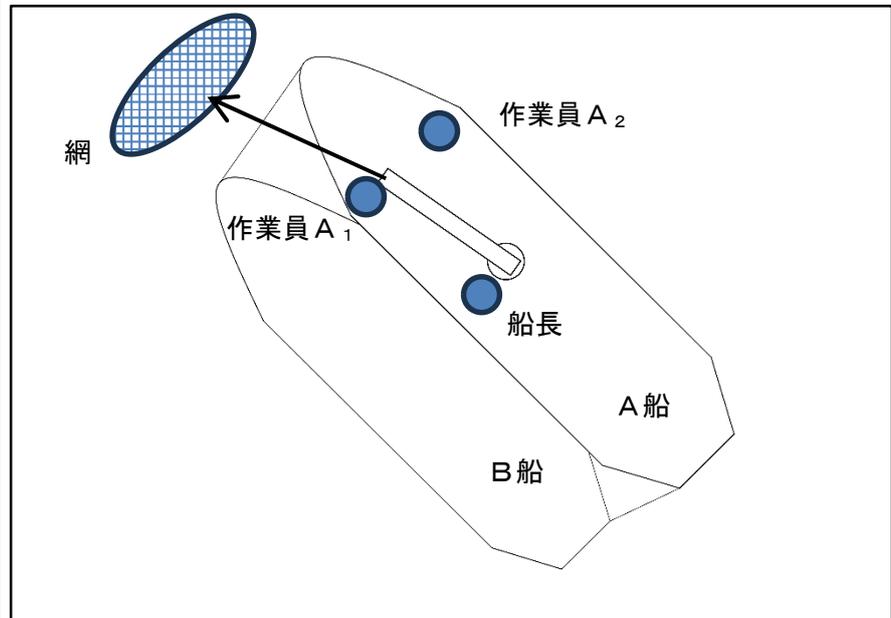


図2 A船の作業状況

A船は、クレーンがB船の右舷中央部外縁に引っ掛かって転覆は免れたものの、作業員A₁が落水した。

作業員A₁は、B船に乗り移ることができた船長及び作業員A₂によってB船に引き揚げられた。

船長は、海上保安庁に本事故の発生を連絡した後、帰港してから横転したA船を起こそうと考え、所属する漁業協同組合に連絡してクレーン車の手配を依頼した。

船長は、横転したままのA船をB船につなぎ直し、クレーンのフックに掛かった網を切断して、B船を低速で航行させて帰航した。

A船は、帰航途中に波が機関室に入り、主機等に濡損を生じた。

(付図1 事故発生場所概略図 参照)

その他の事項

(1) クレーンに関する情報

A船に設置していたクレーンは、水上作業用の伸縮式クレーンであり、ブームが2.64m～6.40mの間で伸縮でき、ブームの最大仰角が81°、作業半径が3.65m以下での最大つり上げ荷重が960kg、クレーン本体の重量が約560kgであった。(図3参照)

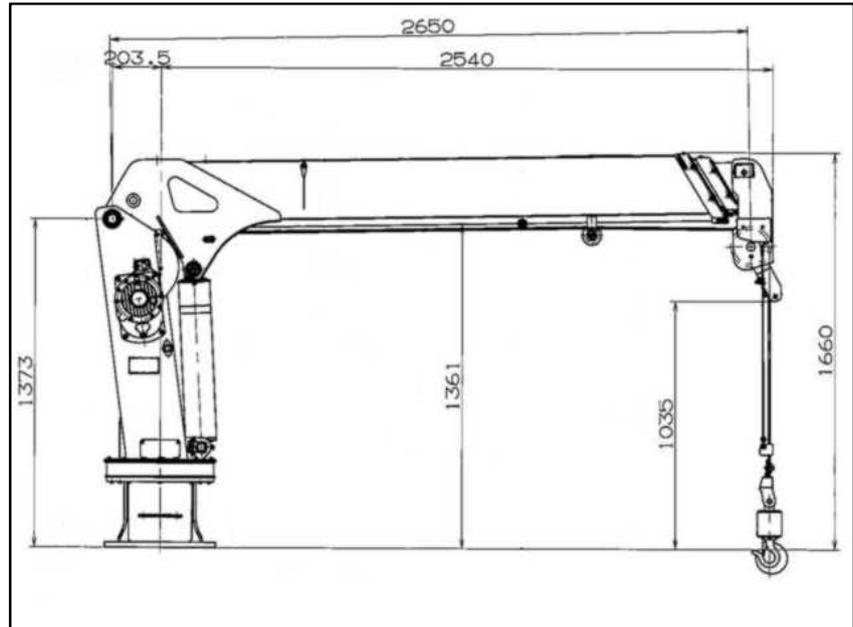


図3 クレーンの寸法図

(2) クレーンの使用上の注意に関する情報

クレーンの取扱説明書には、作業時の注意事項に関し、次のとおり記載されていた。

2. 作業時の注意 (一般) (抜粋)

2-3 船舶の安定度に注意してつり上げる

定格総荷重はクレーンが水平状態でのクレーンの強度に基づいた性能であり、船舶の安定度は含まれていません。通常のクレーン作業は船舶の安定度に十分注意しながら行ってください。

2-22 ブームは必要以上に長くしない

ブームを必要以上に長くすると、定格総荷重が減少するだけでなく、荷振れの原因や、作業効率の低下を招きます。作業に支障のない範囲で、ブーム長さを短くして作業してください。

2-34 荷の横引き、斜めづり、引き込みの禁止

荷の横引き、斜めづり、引き込みは、非常に危険です。ブームや旋回機構などを損傷するだけでなく、船が転覆する恐れがあります。作業半径に届かない遠い荷を、強引に

	<p style="text-align: center;">引き込むようなことはしないでください。船の荷を近くまで移動し、垂直につり上げてください。</p> <p>(3) クレーンの使用状況に関する情報 船長は、令和3年3月、造船所に依頼してA船にクレーンを取り付け、本事故発生までの間に、クレーンを使用した網の交換作業の経験が10回程度あった。</p> <p>(4) 小型船舶の検査に関する情報 A船は、海岸から12海里以内の海域及び内水面でのみ従業する小型漁船であり、日本小型船舶検査機構が行う船舶検査の対象ではなかった。</p> <p>(5) A船が右舷方から受けた波に関する情報 船長は、本事故当時、付近海上は平穏であり、A船が右舷方から受けた波は時々付近を航行する大型船の航走波の可能性があると思うと口述しているが、本事故発生前後に付近を航行する大型船を見ておらず、付近海域のAIS情報にも大型船の航行情報がなかった。</p>
<p>分析</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>あり なし 不明</p> <p>A船は、川内湾において定置網の交換作業中、船長が、クレーンを適切に使用していなかったことから、A船の復原性が減少し、A船が右舷方から波を受けて左舷方に傾斜した後、復原することなくそのまま横転したものと考えられる。</p> <p>船長は、ブームを起こした方が重い物を安定的につり上げることができると思い、ブームをほぼ一杯に伸ばして約75°の仰角まで起こして使用していたことから、クレーンの重心が上方に移動し、また、網の重量がブームの先端に掛かり、A船の重心が上方に移動してA船の復原性が減少していたものと推定される。</p> <p>A船が右舷方から受けた波は、本事故当時、付近海上が平穏であり、大型船の航走波が可能性の一つとして挙げられるが、船長が本事故発生前後に航行する大型船を見ておらず、付近海域のAIS情報にも大型船の航行情報がなかったことから、本船が右舷方から受けた波が大型船の航走波によるものか否かについて、明らかにすることができなかった。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、A船が川内湾において定置網の交換作業中、船長が、ブームをほぼ一杯に伸ばして約75°の仰角まで起こして使用し、クレーンを適切に使用していなかったため、A船の重心が上方に移動して復原性が減少し、A船が右舷方から波を受けて左舷方に傾斜した後、復原することなくそのまま横転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">・ 小型漁船の船長は、自船に取り付けた伸縮式クレーンを使用して作業を行う場合、クレーン自体の重心位置及びクレーンでつり上げた物の重量がブーム先端に掛かることを考慮し、できるだけ低重心となる状態でクレーンを使用すること。・ 小型漁船の船長は、小型漁船の復原力が大きくないことを考慮し、クレーン等を取り付ける場合には、復原性を確保できるような構造等にするとともに、クレーンの使用に当たっては船体傾斜に十分注意すること。
--------------	--

付図1 事故発生場所概略図

