

## 船舶インシデント調査報告書

平成25年7月4日  
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決  
 委員 横山 鐵 男（部会長）  
 委員 庄 司 邦 昭  
 委員 根 本 美 奈

インシデント種類	運航不能（絡索）
発生日時	平成24年11月25日 19時00分ごろ
発生場所	石川県金沢市金沢港西北西方沖 金沢港西防波堤灯台から真方位291°24.2海里付近 （概位 北緯36°47.2′ 東経136°08.2′）
インシデント調査の経過	平成24年11月26日、本インシデントの調査を担当する主管調査官（神戸事務所）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	漁船 第十七 <sup>じゅうふく</sup> 重福丸、19トン IK2-5201（漁船登録番号）、株式会社重福 18.68m（Lr）×4.50m×1.80m、FRP ディーゼル機関、610kW、平成3年7月
乗組員等に関する情報	船長 男性 70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52年11月11日 免許証交付日 平成24年8月6日 （平成29年8月12日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	船尾船底外板、舵板及びプロペラポストに亀裂
インシデントの経過	本船は、船長ほか4人が乗り組み、平成24年11月25日01時00分ごろ金沢港の西北西方沖の漁場に到着して沖合底びき網漁の操業を始めた。 本船は、10回目ぐらいの投網作業を終えて浮標のタルを回収し、えい網を開始するために主機のクラッチを前進に入れたところ、19時00分ごろロープが推進器に絡まって航行不能となった。 船長は、絡まったロープの除去を試みたものの、除去できず、次第に天候が悪化してきたので、22時15分ごろ海上保安庁へ救助を要請した。 海上保安庁では、巡視船等を出動させ、23時35分ごろ巡視船が到着したものの、悪天候のために本船乗組員の巡視船への収容が困難であるとともに、本船が揚網することができなかつたために本船のえい航が困難であり、また、本船が転覆する危険もあったので、航空自

	<p>衛隊に乗組員吊り上げ救助の災害派遣要請を行った。</p> <p>本船乗組員は、26日03時33分ごろ全員が航空自衛隊のヘリコプターに救助され、航空自衛隊小松基地へ運ばれた。</p> <p>本船は、民間のダイバーが巡視艇に同乗して本船に向かい、潜水して点検したところ、ロープが既に切れていたため、19時50分ごろ巡視艇にえい航されて金沢港に帰港した。</p>
気象・海象	<p>気象：天気 曇り、風向 南西、風力 6、視界 良好</p> <p>11月25日17時25分 能登沖に海上風警報発表（継続）</p> <p>” 23時30分 能登沖に海上強風警報発表</p> <p>海象：風浪 波高約2m、うねり 波高約4m</p>
その他の事項	<p>絡まったロープは、直径約36mmで浮揚性があった。</p>
<b>分析</b> 乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象の関与 判明した事項の解析	<p>不明</p> <p>不明</p> <p>不明</p> <p>本船は、金沢港西北西方沖の漁場において、投網作業を終えてタルを回収し、えい網するために主機のクラッチを前進に入れたところ、推進器にロープが絡んだことから、推進器の使用ができなくなって運航不能となったものと考えられるが、その状況を明らかにすることはできなかった。</p>
<b>原因</b>	<p>本インシデントは、夜間、本船が、金沢港西北西方沖の漁場において、投網作業を終えてタルを回収し、えい網するために主機のクラッチを前進に入れたところ、推進器にロープが絡んだため、推進器の使用ができなくなったことにより発生したものと考えられる。</p>