

帰航中の遊漁船が、プロペラ点検口から浸水後、沈没し、漂流することとなった遊漁客等が死傷した事例

概要：遊漁船A船は、船長ほか船舶所有者、遊漁客8人の計10人が乗船し、平成20年9月20日（土）新潟港東区を出港し、21日05時00分ごろ、新潟県佐渡島北方の漁場での遊漁を終えて帰航中、佐渡島と新潟港の中間付近において船尾のプロペラ点検口から浸水し、06時45分ごろ沈没した。船長ほか遊漁客2人（遊漁客A、B）が溺死し、遊漁客2人が肺炎等で入院した。

A 船（遊漁船）主要目等



所有者：個人所有
 総トン数：3.2トン
 L × B × D：11.30m × 2.36m × 0.65m
 船質：FRP

機関：ディーゼル機関1基
 進水年月：昭和60年10月
 航行区域：限定沿海
 最大搭載人員：旅客12人
 船員1人 計13人

- 前船舶所有者が漁船として使用していたA船を、平成15年1月に購入して以後、遊漁のため使用していた
- 主機関換装、キャビン及びトイレの設置、船尾の延長等が行われており、船尾区画にプロペラ点検口が設けられていた
- 小型船舶用救命胴衣（固形式）13個、信号紅炎2本、マリンVHF、漁業無線機が備えられていた
- 市販の携帯電話用アンテナを装着しており、本事故現場においても携帯電話での通話が可能であった

- 事故当時、船長、船舶所有者及び遊漁客8人が乗船していた
- 船長は、二級小型船舶操縦士、特定操縦免許を有しており、船舶所有者は、操縦免許を有していなかった

事故の経過

- 05時00分過ぎ
 遊漁を終え、帰港のため、船長の操船により二ツ亀沖を発達
- 針路は約118°、速力は約16ノット(kn)
- 船底のプロペラ点検口窓が離脱
- プロペラ点検口から浸水し、海水が同点検口の囲壁から溢れる
- 05時30分ごろ
 南方向からの波浪のため徐々に左舷側に傾斜し始め、クーラーボックスが移動したが、誰も浸水に気付かず
- 海水が、プロペラ点検口の囲壁を越えて流入し続け、同点検口区画が満水となる
- 海水が、船尾上甲板上へ流入
- 06時25分ごろ
 左舷側への傾斜に気付いた船長が、調査するため速力を減じ、船尾上甲板への海水の流入を認める
- 船長が、バケツで排水する初期対応を行ったが、海水の流入を防止できず
- 海水が、船尾上甲板上に滞留するとともに、船尾端区画及び機関室区画へ流入し、主機関が停止
- 06時45分ごろ
 浮力を喪失して、A船が沈没し、乗船者が漂流
- 13時45分ごろ
 沈没から約7時間後、巡視船が漂流者を救助
- 船長ほか遊漁客2人が溺死し、遊漁客2人が肺炎等で入院

主な要因等

【気象及び海象の状況】
 天気は曇り～雨～曇り、風向は南で風速1.9～3.6m/s、うねりは北からの約1mで穏やか、視界は良好、また、気温は21.1～22.8℃、海水温は約25℃であった

発航前の検査で、プロペラ点検口区画内の点検が行われなかったため、止めボルトの異常に気付かず、新替えるなどの対処がとられなかった

機関の振動等によりプロペラ点検口窓を止めていたボルトが折損等を生じた可能性がある

航行中の船体動揺、プロペラの水圧等の影響があった

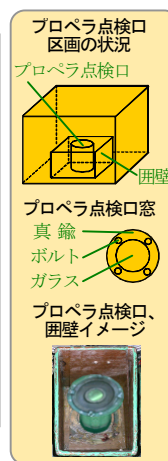
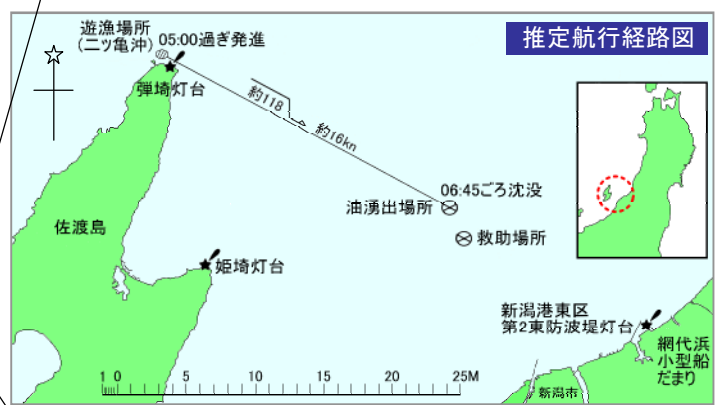
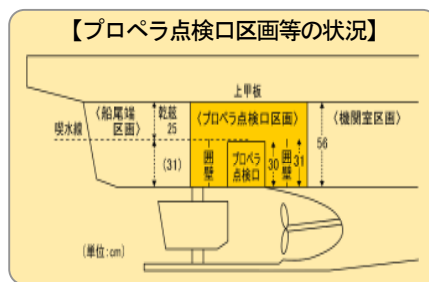
主機関を大型のものに換装し、キャビン等が設置されたことにより、重量が増し、建造時より乾舷が減少していた

プロペラ点検口区画が満水となり隔壁の隙間、電線の貫通穴等を経て海水がさらに流入した

プロペラ点検口区画のハッチ上にクーラーボックス等が置かれていた

プロペラ点検口区画の日常的な整備を行っていなかった

事故の直前に主機関の不具合が発生して出港できなかったなど、関心が機関の修理に向けられていた



救助機関への事故通報の遅延等の影響

詳細は、サバイバルファクターに関する分析(P5)を参照

遊漁船業に関する解析

本事故は、遊漁船利用者の安全確保等を目的として定めた業務規程に従い、発航前の検査が適切に行われていれば、プロペラ点検口窓の止めボルトの異常に対する処置がとられて、その発生を回避でき、また救助機関への事故通報が遅延なく行われていれば、漂流者が早期に救助され、被害の軽減につながった可能性があります。

しかし、A船においては、船長が業務のすべてを取り仕切り、業務規程の内容について教育を実施することとなっていた遊漁船業者が船長に頼っていたため、同規程の遵守が徹底されていませんでした。

これらのことについて報告書は、次のとおり解析しています。

遊漁船業の適正化に関する法律について

遊漁船業の適正化に関する法律において、遊漁船業者は、利用者の安全確保及び利益保護等に関して定めた業務規程を都道府県知事に届け出なければならないほか、業務主任者を選任して、遊漁船における利用者の安全管理等を行わせなければならないとされている

↓ A船においては...

遊漁船業者は、船長の家族である船舶所有者で、業務主任者に船長が選任されていた
また、業務規程上の連絡責任者についても、船長の家族が選任されていた

↓ しかし、その実態は...

家族経営ということもあり、船長(業務主任者)が、業務のすべてを取り仕切っていた

自覚不足

遊漁船業者である船舶所有者は、**船長に頼り**、業務への関与度合いが少なく、人命尊重及び法令遵守の意識が薄かった

業務規程の不遵守

従業者等に業務規程に定める適正な教育を実施していなかった

保険の未加入

損害賠償保険の期限延長の更新をしていなかった



航行区域の不適正

遊漁客を案内した二ツ亀沖は、船長が受有している操縦免許証(航行区域は海岸から5海里(0)以内)では航行することはできなかった

業務規程の不遵守

- ①業務規程に定める案内漁場には、二ツ亀沖は含まれていなかった
- ②必要な発航前の検査を実施しなかった
- ③海難その他の異常な状況が発生した場合に人命の安全の確保を最優先すること、及び事態を楽観視せず常に最悪の事態を念頭に置いて行動することが求められているが、救命胴衣の配布及び信号紅炎の持ち出しを実施しなかった
- ④浸水時に海上保安機関への通報及び連絡責任者への連絡を実施しなかった



- ・連絡責任者は、A船の入港予定時刻を大幅に過ぎても、海上保安機関への連絡を実施するなどの措置をとらなかった
- ・連絡責任者は、**船長に頼り切っていたことから**、事故が発生していたにもかかわらず、船長からの連絡が無い場合に、業務規程に定めるような常に最悪の事態を念頭に置いて行動することができなかった



↓ A船の実態を踏まえ...

遊漁船業者に対し、業務規程を遵守させるなどの指導をさらに強化する必要がある

A船の業務規程の内容(抜粋・要約)

第9条2項 事業者は、自ら及びその従業者が適正に業務を実施できるよう、この規程の内容についての教育を実施するほか、業務主任者講習以外の都道府県等が開催する講習があった場合は積極的に参加します

第14条 船長は、船舶安全法、港則法、船舶職員及び小型船舶操縦者法、海上交通安全法及び海上衝突予防法等の海上における安全法令を遵守して安全な航行をするともに、航行中の利用者の安全の確保に十分な注意を払います

- 第15条 海難その他の異常な事態が発生した場合は、次のことを基本として行動します
- ① 人命の安全の確保を最優先とします ② 事態を楽観視せず常に最悪の事態を念頭に置き行動します
 - 2 船長は、海難等が発生し又は発生するおそれがあるときは、人命の安全の確保のための万全の措置、事故の拡大防止のための措置及び利用者の不安を除去するための措置等必要な措置をとります
 - 3 船長及び業務主任者は、海難等が発生したときは、前項にある必要な措置をとった上で、速やかに海上保安機関その他の関係機関に連絡をします。その後、連絡責任者に事故の状況を連絡します
 - 4 連絡責任者は、海難等の発生を知ったときは、速やかに利用者の自宅に連絡するとともに、医療救護が必要な場合は救急車の手配及び医療機関への連絡等必要な措置をとります

サバイバルファクターに関する解析

本事故は、遊漁客等3人が溺死するなど痛ましい結果をもたらすこととなりましたが、報告書では、サバイバルファクター(人の生存にかかわる要因)に関する解析を行い、具体的な被害軽減策を次のとおり示しています。

事故通報等に関連して

船長 連絡責任者 救助機関

05時00分過ぎ(遊漁終了)

連絡責任者に08時00分過ぎに帰港できる旨を連絡

無線設備等を活用していれば、早期に救助された可能性がある

06時25分ごろ(浸水発見)

その後は浸水防止に注意を奪われ、無線設備等(マリンVHF、漁業無線機、携帯電話)を活用して、救助を要請するための連絡を行わず

遊漁客8人のうち4人が救命胴衣を着用しないまま漂流することとなった

遊漁客に救命胴衣の着用は促したものの、救命胴衣の配布は行わず、また信号紅炎の持ち出しを実施せず

漂流中、信号紅炎を使用していれば、付近に接近した船舶又は航空機に発見された可能性がある

A船にEPIRB(※)が備え付けられていれば、沈没時に自動的に海上保安庁に連絡がなされることから、漂流時間が約4時間短縮されていた可能性がある

※EPIRBとは、地球を周回する衛星に向けて船舶情報を含む遭難信号を発信する装置をいう。浮揚型と非浮揚型があり、浮揚型は、船舶が沈んだ時、水圧センサーが働き自動的に浮遊し、自動発信する。

06時45分ごろ(A船沈没)

09時00分ごろ(沈没から約2時間後)

予定時刻を過ぎてもA船が入港しないため、船長の携帯電話に連絡したところ、電波が届かないというアナウンスが流れ、A船と連絡がとれないことを知る

遊漁船業者の陸上側が遊漁船との定時連絡の設定をするなど、早期に異常を察知する体制づくりを検討する必要がある

しかし...

僚船に連絡するも、救助機関には通報せず

A船に関する情報が救助機関に伝わらず

10時46分ごろ(沈没から約4時間後)

僚船からの通報により、海上保安庁が入港遅延船情報入手

A船に関する情報のないまま、ヘリコプターは、弾埼から網代浜船だまりを結ぶ線上を捜索することとなった

12時30分ごろ

捜索中のヘリコプターが、海面上(A船沈没場所)の湧出油を発見

事故通報が遅れ、乗船者が長時間漂流することとなった

13時45分ごろ(沈没から約7時間後)

巡視船が、漂流中の9人を発見し、揚収

救助の約1時間前、遊漁客2名が力尽き、うち1人が海没した



漂流者の救助状況



漂流者の救助状況

乗船者の漂流模様等に関連して

A船の沈没後、乗船者は浮遊していたクーラーボックス等につかまりながら漂流し、6人と4人のグループに別れた

船長(溺死)	船舶所有者	遊漁客	遊漁客	遊漁客	遊漁客
64歳	23歳	68歳	67歳	59歳	46歳
救命胴衣 非着用	着用(備付)	非着用	着用(備付)	非着用	着用(備付)

遊漁客A(溺死)	遊漁客(肺炎兆候)	遊漁客(肺炎)	遊漁客B(溺死)
69歳	62歳	56歳	48歳
救命胴衣 非着用	非着用	着用(持参)	着用(備付)

漂流中は、両グループともに、海水温(約25℃)及び海水の飲み込みの影響などで疲労していた

クーラーボックスをロープ等で連結していたことで、同ボックスが波浪等で回転したり離れたりすることがなく、比較的安定した状態でつかまることができ、体力の消耗が少なかった

沈没後の早い時点で、ひとかたまりとなり、各人が離れないような対策が講じられることが望ましかった

離れないようクーラーボックスをロープ等で連結していなかったことで、各人が10メートル以上も離れたことから、体力の消耗や、精神的な負担は大きかった

各人が離れずに固まっていたことから安心感があり、元気が付けてきていた

救命胴衣を着用していれば、漂流中の海没防止及び疲労の軽減となったと考えられる

小型船舶用救命胴衣を着用している場合の漂流者については、意識を失う前に救出される必要がある

救助の約1時間前、遊漁客A(救命胴衣非着用)及び遊漁客B(救命胴衣着用)が力尽き、うち遊漁客Aは海没した

沈没直後に意識不明だった船長を除いて全員が無事救助

小型船舶用救命胴衣は、意識不明となった場合に、顔面を水面上に支持し、窒息することのないような安全な浮遊姿勢となることが要件とされていない

遊漁客A及びBが溺死し、ほか1人が意識のはっきりしないまま救助
→救命胴衣着用の遊漁客Bは、意識を失って頭部が下がり、口元が海面まで至り窒息した可能性がある

遊漁船利用者の安全確保に向けて

本事故では、これまでの解析で示したとおり、遊漁船業に従事する関係者間において、業務規程が遵守されず、発航前の検査や事故発生後の対応等が適切に行われないなど、遊漁船利用者の安全を念頭に置いた行動がとられなかったものと考えられます。

当委員会は、これらのことを踏まえ、遊漁船の利用者の安全を確保するため、水産庁長官に対して、次のとおり意見を述べました。

なお、本意見を受け、水産庁長官は、都道府県知事等に対して、講習などを通じて遊漁船業者等の安全意識の高揚を図るとともに、発航前の検査、事故発生時の早期通報及び救命設備の取扱いについて指導するよう通達しました。

意見

遊漁船利用者の安全の確保の見地から、遊漁船業の健全な発達を図るため、以下の事項について必要な援助及び都道府県知事への助言を行うべきである。

(1) 安全意識

業務主任者に対する講習会に加え、遊漁船業者及び連絡責任者にも安全意識高揚のため、講習会を充実・強化するなどの対策を講ずること。

(2) 発航前の検査

遊漁客がクーラーボックス等の荷物を運び込みハッチの上に積み込むと、航行中にハッチ蓋を開放してチェックすることが困難となることから、船長が発航前にハッチ蓋を開放し、区画のビルジの存在及びプロペラ点検口窓の締め付け状況等について確認をするよう、遊漁船業者を指導すること。

(3) 事故発生時の早期通報

事故発生時に関係機関へ早期の通報ができるよう次の事項を指導すること。

- ① 家族経営である場合も含め、業務規程に基づく各責任者の責任範囲を明確にし、連絡方法等に関する確認を行うこと。
- ② 関係機関と連携し、遊漁船内の無線機及び携帯電話を利用した非常時の通報訓練に参加し、また可能であるならばこれらを自ら行うこと。この通報訓練には、直接関係機関へ通報するものほか、連絡責任者を経由して行うものを含めるものとする。
- ③ 遊漁船業者の陸上側が遊漁船との定時連絡の設定をするなど、遊漁船の異常事態を早期に察知する体制づくりを検討すること。

(4) 救命設備の取扱い

遊漁客が確実に救命胴衣を着用でき、船長が信号紅炎を適切に取り扱えるよう、次の事項について、遊漁船業者を指導すること。

- ① 船長及び業務主任者は、遊漁客に救命胴衣の保管場所を周知し、適切に着用させること。
- ② 船長が信号紅炎の保管場所を把握し、定期的な取扱訓練をすること。

(5) 遊漁客に対する保険加入の周知徹底

遊漁客に対する保険については、遊漁船業の稼動中は継続して加入されるような仕組みが平成 21 年 4 月 1 日に導入(※)されたが、このことの周知徹底を図ること。

※農林水産省は、平成 21 年 4 月 1 日遊漁船業の適正化に関する法律施行規則を改正し、遊漁船利用者に対する損害賠償への備えが継続的に措置されるよう、営業所及び遊漁船に掲示義務のある、遊漁船業者登録票様式に保険期間の表示欄を新たに加えました。

本事例の調査報告書は当委員会ホームページで公表しております。(平成 21 年 12 月 18 日公表)

http://www.mlit.go.jp/jtsb/ship/report/MA2009-12-1_2008tk0004.pdf

事故防止分析官の

ひとつ

A船においては、業務規程の遵守など、遊漁船業の適正化に関する法律(以下「遊漁船業法」という。)に定められた遊漁船利用者の安全確保及び利益保護のための各種措置が講じられていなかったものと考えられます。

遊漁船業法は、昭和63年に東京湾で発生し、遊漁客等30人が死亡するという悲惨な結果をもたらした潜水艦と遊漁船との衝突事故を契機として制定され、その後も遊漁船の関係する事故が後を絶たないことなどから、平成15年4月に改正法が施行され、業務規程の届け出等が新たに義務付けられています。このように遊漁船業法の成り立ちには、遊漁船事故に対する多くの反省が背景にあります。

遊漁船業の発展には、遊漁船利用者の安全の確保が欠かせません。そのため、遊漁船業者等は、業務規程の内容を再確認し、遊漁船業者、船長、業務主任者等の役割・責任を明確にするとともに、本報告書で述べられた意見も参考に、更なる安全対策を検討してください。