

漁船乗組員が死傷した事故の状況

～作業を行う前に安全確認～



平成25年9月



運輸安全委員会事務局仙台事務所

Sendai Office, Japan Transport Safety Board

はじめに

運輸安全委員会事務局仙台事務所では、東北6県と新潟県及びこれらに接する領海並びに領海外の一部海域を管轄しており、三陸沖や日本海には好漁場が多数存在して漁業が盛んであるため、漁船が関連した事故が多くなっています。

仙台事務所では、平成21年～25年（平成25年は7月まで）において、乗組員死傷事故の調査報告書を67件公表しており、そのうちの54件が漁船乗組員の死傷事故であり、内訳は、死亡事故が29件、負傷事故が25件となっており、海中転落や作業に使用する機械に挟まれるなどし、死亡するケース及び指の切断や骨折などの大けがをしているケースとなっています。

東日本大震災から約2年半が経ち、漁業を再開している団体等が増えてきており、漁業関係者の皆様には、安全を第一に考え、大けがなどされぬよう、作業を実施していただきたいと願うところです。

以上のことから、今般、漁船乗組員の死傷事故を取り上げ、その実態と背景となる諸要因について、まとめました。

漁業関係者の皆様が、本分析集により、操業中などの事故についての理解を深め、安全な環境の下で作業が実施されるようになり、本分析集が同種事故の再発防止に寄与することができれば、幸甚です。

—目 次—

1. 乗組員死傷事故の調査報告書公表件数及び漁船の割合.....	1
2. 漁船死傷事故の状況.....	1
(1) 総トン数別内訳.....	1
(2) 漁業種類別内訳.....	2
(3) 発生場所.....	3
(4) 事故発生時間帯別内訳.....	4
(5) 漁船死傷事故発生時の死傷者の年齢別及び漁業経験年数別・職名別の各内訳及び死亡 事故の状況並びに負傷事故の状況.....	4
(6) 事故発生時の状況及び再発防止に役立つ事項.....	8
3. 漁船死傷事故の事例.....	14
4. まとめ.....	18
5. その他.....	19

1. 乗組員死傷事故の調査報告書公表件数及び漁船の割合

平成21年～25年（平成25年は7月まで）に公表した調査報告書のうち、乗組員死傷事故は67件であり、船種別にみると、**漁船乗組員の死傷事故**（以下「漁船死傷事故」という。）が**54件**で**全体の約81%**となっています。

(件)

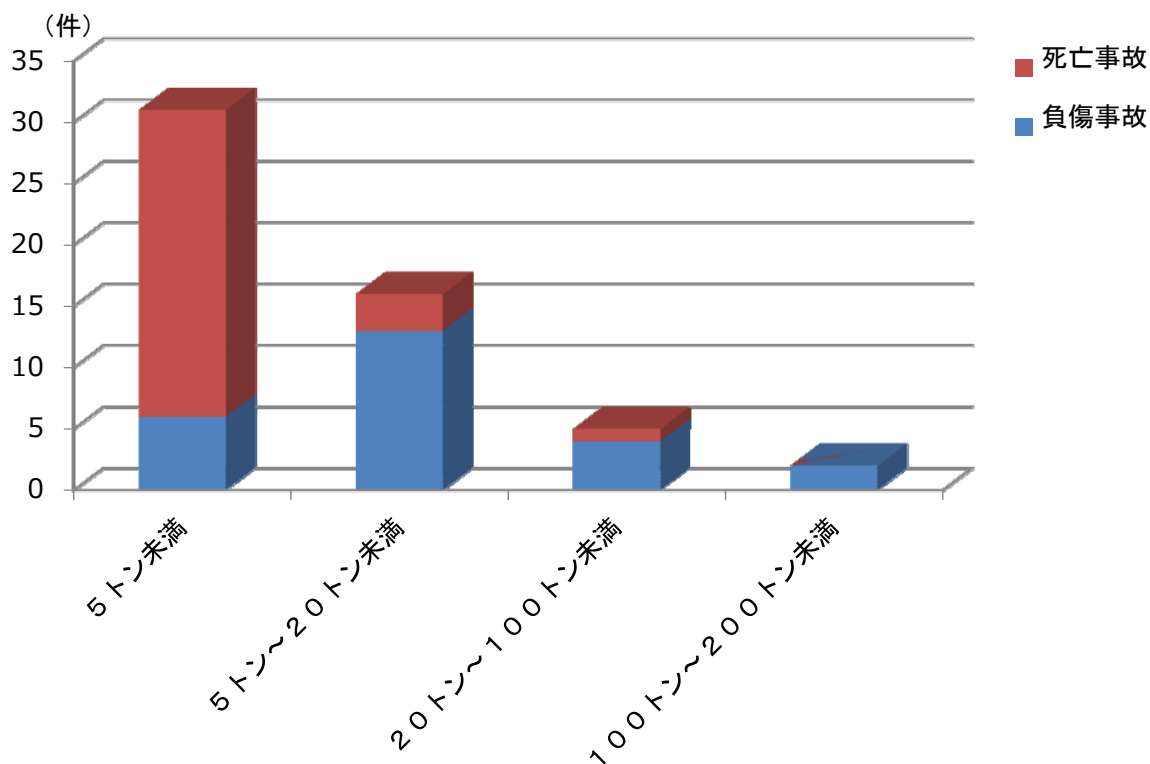
船種及び事故種類/年	平成21年	平成22年	平成23年	平成24年	平成25年	合計	
漁船	死亡事故	10	6	4	8	1	54
	負傷事故	2	5	8	8	2	
漁船以外	死亡事故	0	0	2	4	0	13
	負傷事故	0	1	3	2	1	
公表件数	12	12	17	22	4	67	

※ 漁船以外の船種は、モーターボート、砂利運搬船、油送船、貨物船、水上オートバイ、漁業取締船、引船及び遊覧船となっています。

2. 漁船死傷事故の状況

(1) 総トン数別内訳

漁船死傷事故54件のうち、5トン未満が31件と最も多く、次いで5トン～20トン未満が16件であり、**全体の約87%が20トン未満の小型船舶**となっています。



(2) 漁業種類別内訳

漁船死傷事故54件を漁業種類別にみると、底びき網漁業が13件で最も多く、次いで雑漁業となっています。

(件)

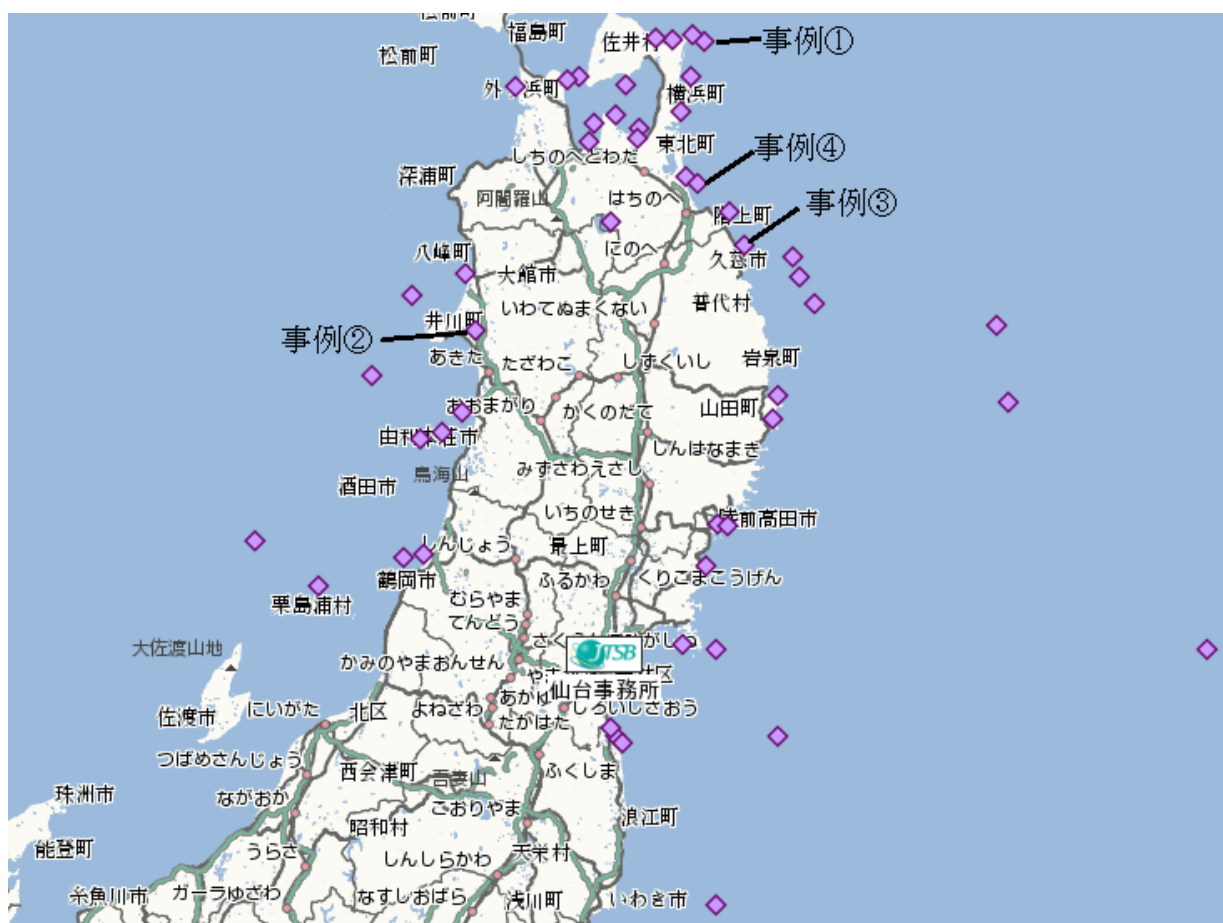
漁業種類別/事故種類	死亡事故	負傷事故	合計
底びき網	5	8	13
刺し網	6	1	7
定置網	0	6	6
釣り	1	2	3
延縄	2	1	3
まき網	0	2	2
底建て網	1	0	1
一本釣り	1	0	1
雑 ^{※1}	8	2	10
その他 ^{※2}	5	3	8
合計	29	25	54

※1 「雑」の死亡事故では、うに漁、ふのり採り漁、アイナメ籠の引揚げ、ホヤの収穫、かに籠漁、ほっき貝漁、海草のまつも採取及びたこつぼ漁となっており、負傷事故では、養殖昆布の収穫及びえび籠漁となっています。

※2 「その他」の死亡事故では、わかめ養殖施設の清掃作業、ほたて貝養殖施設の垂下深度調整作業2件、ほたて貝養殖施設の浮き玉取付作業及び不要魚介類の海上投棄となっており、負傷事故では、回航中、揚網機にグリス塗布中及び係留場所移動中となっています。

(3) 発生場所

漁船死傷事故49件*の発生場所は、下図のとおりであり、太平洋側での漁船死傷事故が多くなっています。



※運輸安全委員会ホームページ『船舶事故ハザードマップ』より

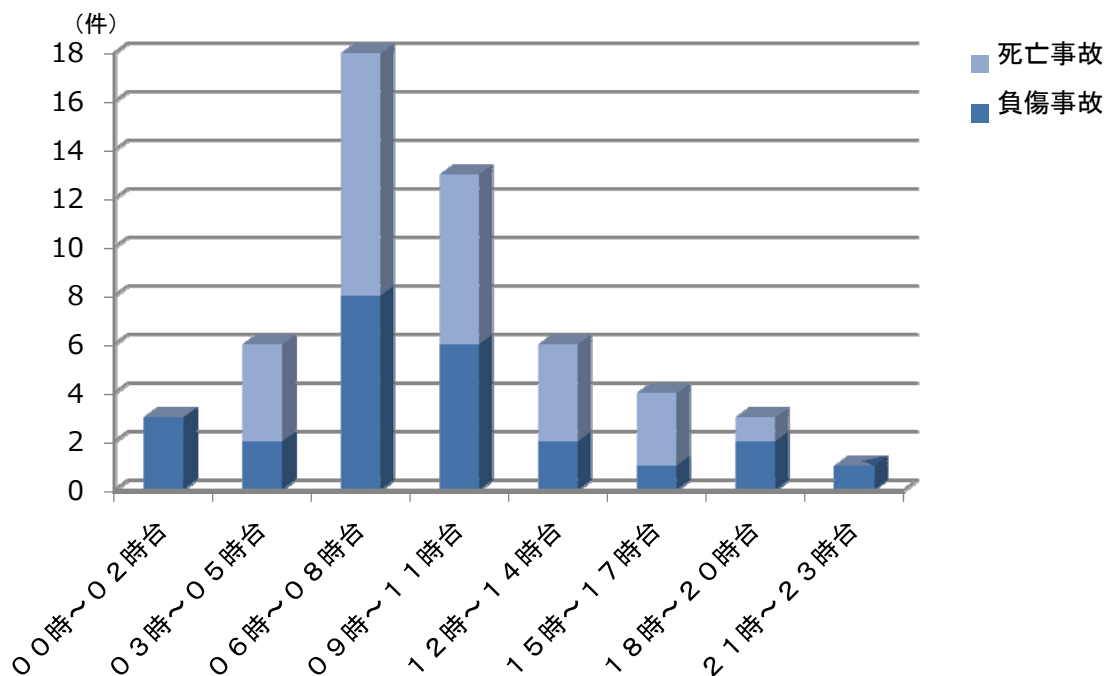
(件)

事故種類／ 県沿岸域等	青森県	岩手県	宮城県	秋田県	山形県	福島県	新潟県	領海外	合計
死亡事故	10	1	3	2	4	3	0	1	24
負傷事故	9	6	1	4	0	0	1	4	25
合計	19	7	4	6	4	3	1	5	49

※ なお、ハザードマップ上には49件の死傷事故の発生場所を表示していますが、調査の結果、発生場所が特定できなかった事故5件については、ハザードマップ上には表示されておられません。

(4) 事故発生時間帯別内訳

漁船死傷事故54件の発生時間帯別では、06時～08時台で18件、09時～11時台で13件であり、夜間よりも日中に多く発生しており、その中でも午前中が多くなっています。

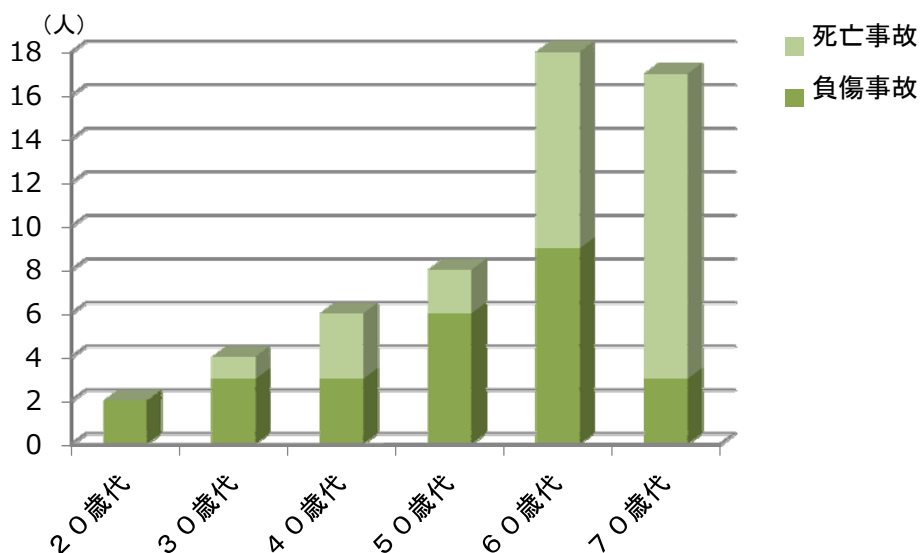


(5) 漁船死傷事故発生時の死傷者の年齢別及び漁業経験年数別・職名別の各内訳及び死亡事故の状況並びに負傷事故の状況

漁船死傷事故54件の死傷者は、(死亡事故29件で29人死亡、負傷事故25件のうち、1件が2人負傷、24件が1人負傷で26人負傷) 55人となっています。

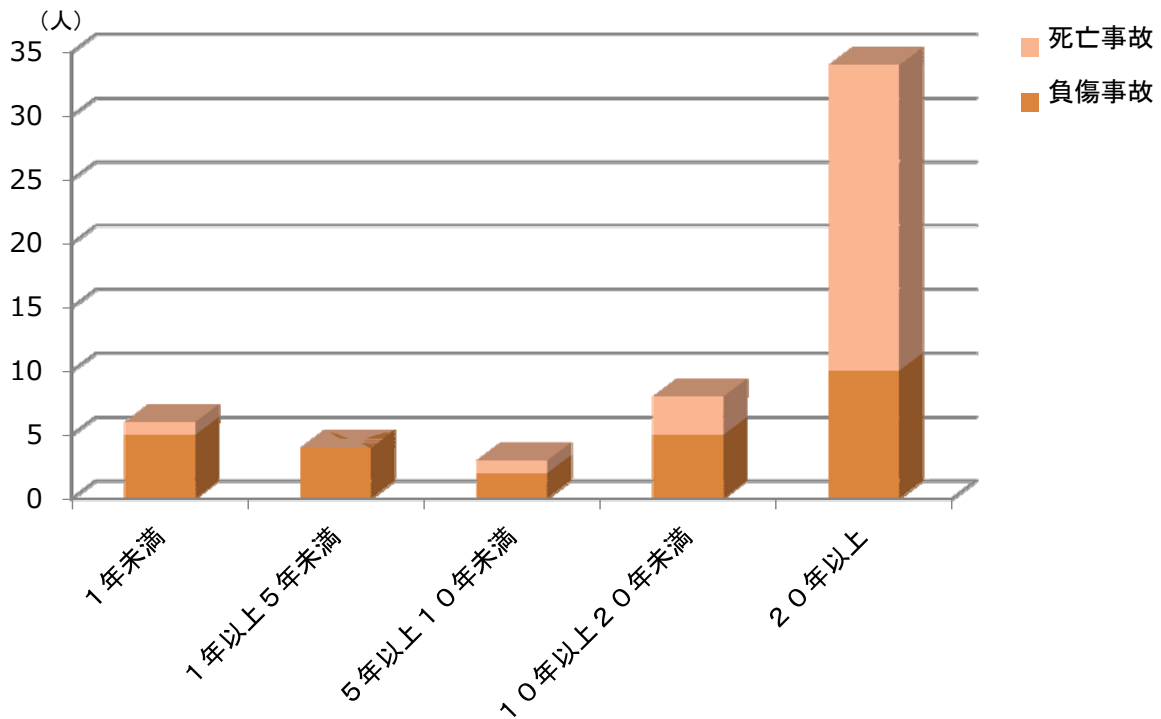
① 年齢別内訳

60歳未満が20人、60歳以上が35人であり、**全体の約64%が60歳以上**となっています。



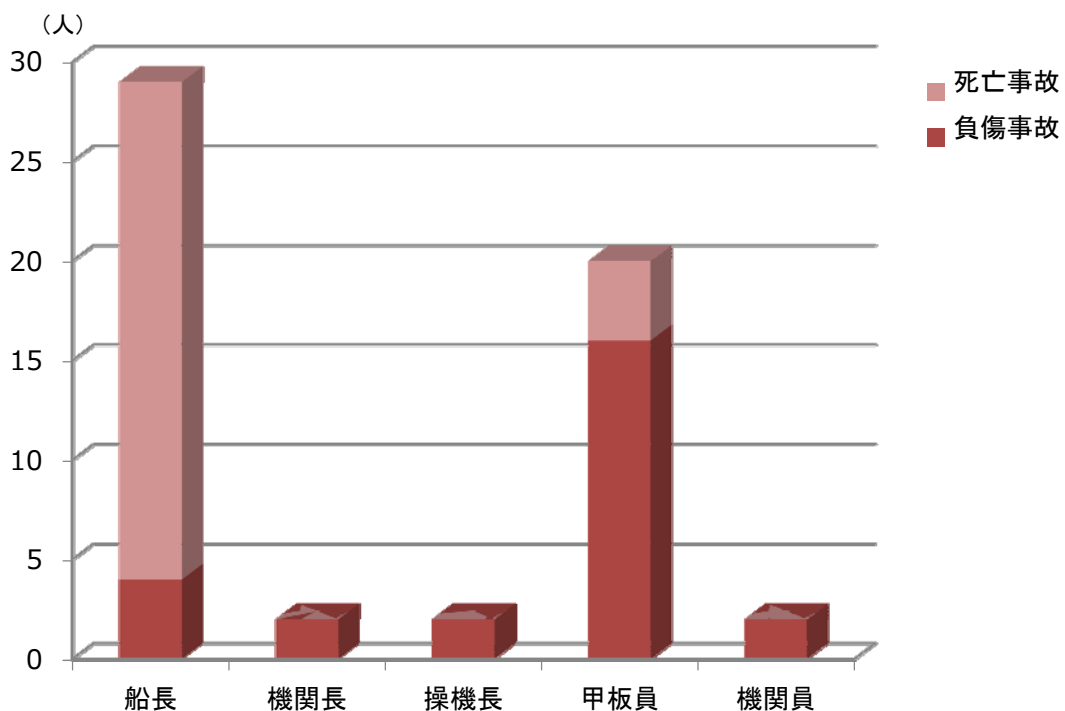
② 経験年数別内訳

経験年数20年以上が34人で最も多く、次いで10年以上20年未満が8人、1年未満が6人となっており、**20年以上が全体の半数以上**となっています。



③ 職名別内訳

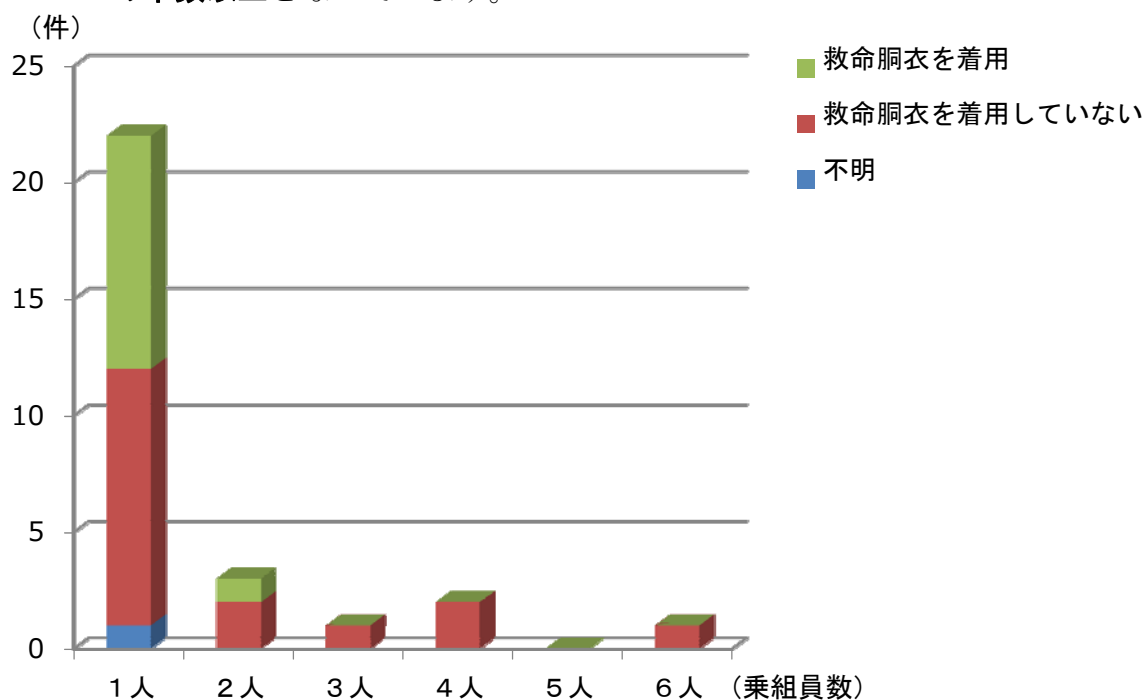
死亡事故では船長が25人、負傷事故では甲板員が15人で最も多くなっています。



④ 死亡事故の状況

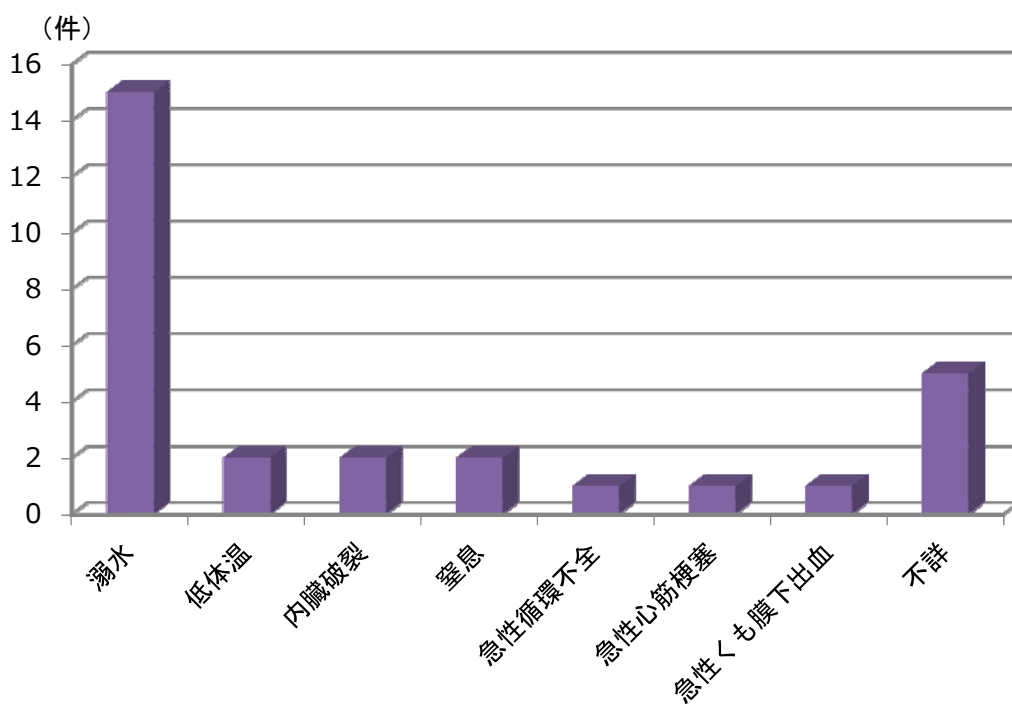
a 乗組員数及び救命胴衣着用の有無

乗組員1人が22件で最も多く、救命胴衣を着用していないケースが全体の半数以上となっています。



b 死因

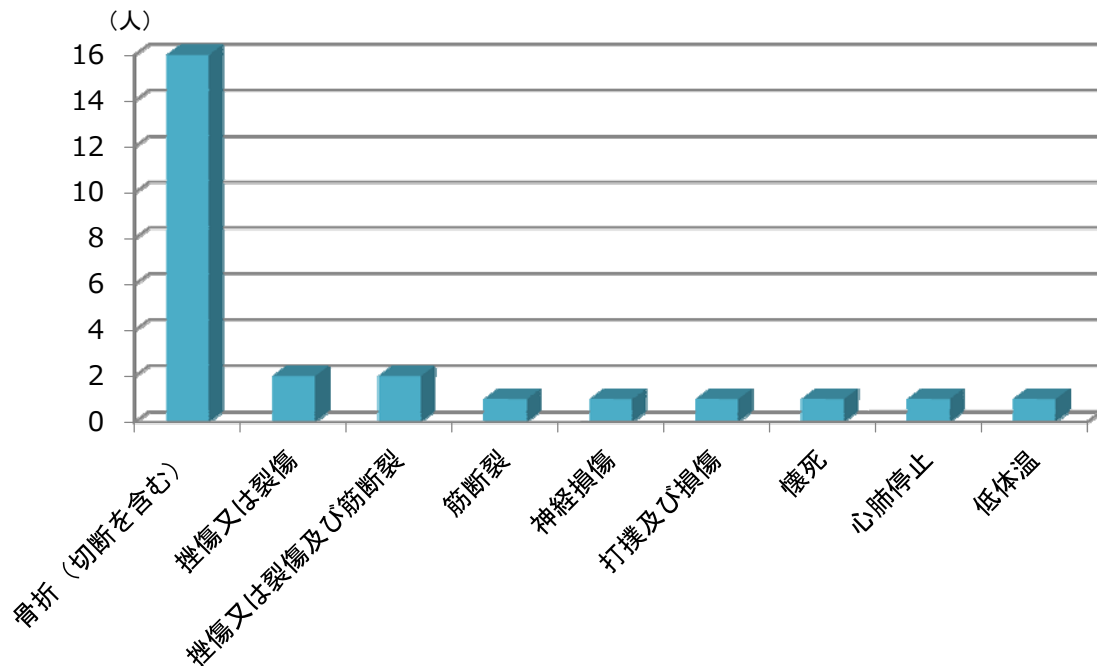
溺水による死亡が15件で最も多くなっています。



※ なお、溺水による死亡者15人のうち、救命胴衣を着用していた者は5人、救命胴衣を着用していない者は10人であった。

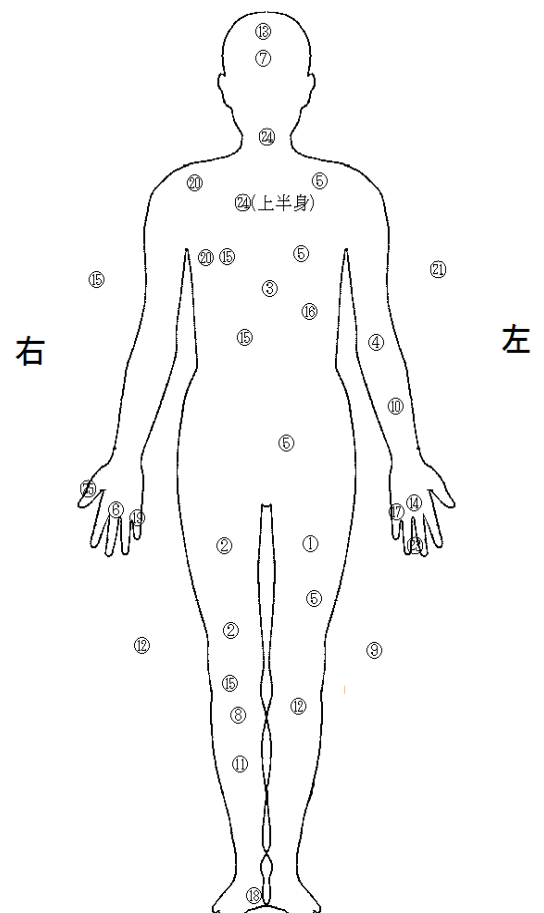
⑤ 負傷事故の状況

負傷者26人の負傷状況は、負傷部位は様々であり、負傷の程度については、**骨折が26人中16人で最も多くなっています。**



事故ごとの乗組員の負傷部位及び負傷の程度

	負傷部位及び負傷の程度
①	左大腿部(筋挫傷)
②	右膝窩部(挫傷)、右大腿三頭筋(筋断裂)
③	心肺停止
④	左上腕左前腕(骨折)
⑤	左大腿骨骨幹部(骨折)、左肩甲骨(骨折)、左外傷性血気胸 骨盤(骨折)、左肋骨(骨折)、外傷性血胸
⑥	右中指末節骨(骨折)
⑦	右角膜(裂傷)、右鼻筋(筋断裂)、右涙管(筋断裂)
⑧	右下腿(筋断裂)
⑨	左足(骨折)
⑩	左上肢(神経損傷)
⑪	右脛骨(骨折)、右腓骨(骨折)
⑫	左膝(骨折)、右足(骨折)
⑬	頭部(打撲)、頭蓋骨(骨折)、眼窩(骨折)
⑭	左手甲(裂傷)、左手小指(骨折)
⑮	肝臓破裂、右足下部(骨折)、右肋骨高肩(骨折)、右腕(神経損傷)
⑯	左肋骨(骨折)
⑰	左指(切断)、左尺骨(骨折)
⑱	右足踵(裂傷)
⑲	右小指(壊死)
⑳	右鎖骨(骨折)、右肋骨(骨折)、血気胸
㉑	左腕(骨折)
㉒	低体温症
㉓	左中指(切断)、左環指(切断)
㉔	上半身(打撲)、頸椎(損傷)
㉕	右拇指(切断)



(6) 事故発生時の状況及び再発防止に役立つ事項

死亡事故及び負傷事故について、**再発防止に役立つ事項をまとめ**たところ、**死亡事故については、救命胴衣を正しく着用し、落水した際、早期に緊急通報を行い、また、操業前における安全確認等を行って**いれば、**被害を軽減できた可能性**があると考えられます。

また、**負傷事故についても、操業前における安全確認、乗組員への作業手順の指導、作業上の注意に関する教育などを徹底**していれば、**事故の防止又は被害を軽減**できたものと考えられます。

① 死亡事故

海中転落して死亡した事故が17件、ドラム等に巻き込まれ、又はロープ等に挟まれて死亡した事故が9件、転倒して死亡した事故が2件、構造物の折損等で死亡した事故が1件となっています。これらの事故における再発防止に役立つ事項とし、以下のことが考えられます。

a 海中転落して死亡した事故 17件

乗組員が操業中に落水していますが、発見された時の状況や死因等から、救命胴衣を着用していない事故が10件、急性心筋梗塞などの病気を発症していた事故が4件、荒天時に出漁していた事故が2件、救命胴衣を着用していた事故が1件でした。

⇒ **救命胴衣を着用し、防水型携帯電話の携行による連絡手段を確保すること、健康状態に不安がある場合は出漁を控えること、荒天時には出漁しないこと、落水した時、救命胴衣を着用していても海で生存できる時間には限りがあるので、緊急通報等により、救助を要請すること**

b ドラム等に巻き込まれ、又はロープ等に挟まれて死亡した事故 9件

乗組員が、足に索が絡んで漁具等に引かれて落水して死亡した事故が6件、ドラム等に挟まれて内臓破裂や窒息により、死亡した事故が3件でした。

⇒ **ドラム等の付近の作業は、挟まれる虞のある側で行わないこと、挟まれる虞のある側で作業を行う場合は、ドラム等の回転を停止すること、甲板上で輪状にしたロープに足を入れないことに注意すること**

c 転倒して死亡した事故 2件

乗組員が、突然の衝撃（漁具が海底の消波ブロックに引っ掛かって急激に停船したときの衝撃又は防波堤に衝突したときの衝撃の可能性）により、構造物に身体を強打して内臓破裂で死亡した事故が1件、揚網中、微速力後進から全速力後進、続いて全速力前進となり、輪状になった引き綱の上に倒れ、落水して死亡した事故が1件でした。

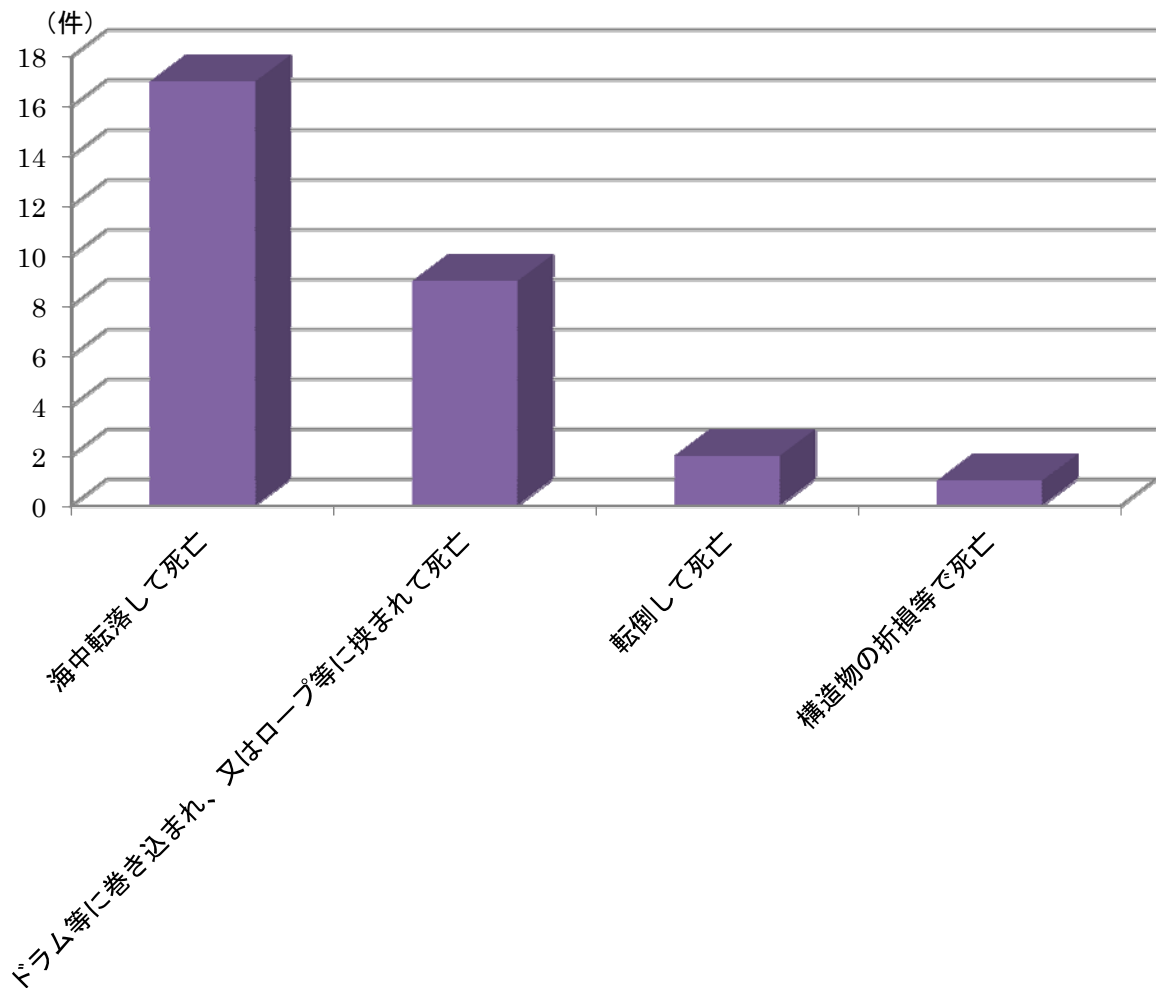
⇒ **適切な操船を行うこと**

d 構造物の折損等で死亡した事故 1件

乗組員が、いか受け台の上で釣り糸をローラーに戻す作業中、シャックルが切断してロープが外れ、いか受け台の基部が折れ曲がって落水して死亡し

た事故でした。

⇒ 漁具やいか受け台の基部の点検を行うこと



② 負傷事故

ドラム等に巻き込まれ、又はロープ等に挟まれて負傷した事故が13件、構造物の折損等で負傷した事故が6件、身体に網やロープが絡まるなどによって海中転落して負傷した事故が3件、転倒して負傷した事故が3件となっています。

これらの事故における再発防止に役立つ事項とし、以下のことが考えられます。また、調査報告書に再発防止に役立つ事項を記載していますので、理解を深め、再発防止対策の参考として下さい。

- (i) 安全に作業ができる位置を確保し、緊張したロープ、ロープが切断して跳ねる位置及び回転中のドラム付近に近づかないこと 9件
- (ii) ドラムの回転を停止させてから作業すること、及び急激に回さないこと 5件
- (iii) 作業に使用する機械の使用条件を確認すること 1件
- (iv) 保護具を着用すること 1件
- (v) キャプスタンにロープを巻き付ける際、片手ではなく両手で行うこと

1 件

- (vi) 監視を行う乗組員の配置等を行うこと 1 件
- (vii) 作業手順の指導を徹底すること 1 件
- (viii) 日頃から設備の点検を行うこと 1 件
- (ix) 船体動揺の影響を考慮して作業を行うこと 2 件
- (x) ロープの交換又は適切な操船を行うこと 1 件

a ドラム等に巻き込まれ、又はロープ等に挟まれて負傷した事故 13 件

- ・ 乗組員は、漁獲物が入った袋網にロープを取付け中、取付けが終わったと思った他の乗組員がロープを巻き、足が袋網とロープの間に挟まれた。
⇒ **ロープを巻き取る前の安全確認を行うこと(i)**
- ・ 乗組員は、回転しているドラムに近づき、ドラム付近で跳ね上がった縄が腕に絡み、腕がドラムに巻き込まれた。
⇒ **回転中のドラム付近には接近しないこと(i)**
- ・ 乗組員は、左手だけでロープをキャプスタンに巻き付けようとし、ロープがキャプスタンに巻き込まれたと同時に左手が巻き込まれた。
⇒ **引揚げロープをキャプスタンに巻き付けるときは両手で行うこと(v)**
- ・ 乗組員は、揚網機のボールローラーが止まっていると思い、微速で逆転していたボールローラーに手を挟み、網と共に手が巻き込まれた。
⇒ **揚網機の操作は回転状況を確認してから行うこと(ii)**
- ・ 乗組員は、桁送り機のドラムを回転させた状態で枝縄を外そうとし、腕がドラムに巻き込まれた。
⇒ **枝縄を桁送り機のドラムから外す際、ドラムの回転を停止させること(ii)**
- ・ 乗組員は、ドラムを回転させた状態で片手でロープを持ち上げようとした際、手袋がドラムに巻き込まれ、腕もドラムに巻き込まれた。
⇒ **ドラムに巻き揚げている引き網のかみ込みを修正する際、ドラムの回転を停止させること(ii)**
- ・ 乗組員は、定置網から取ったロープとたつの間で作業中、うねりによって船体が動揺してロープが移動し、ロープとたつの間に挟まれた。
⇒ **安全に作業できる場所を確保すること(i)**
- ・ 乗組員は、ロープを電動ドラムで巻き揚げ中、停止していた電動ドラムが、四爪錨が外れて作動し、手がロープとたつの間に挟まれた。
⇒ **ロープに巻き込まれやすい位置で作業を行わないこと(i)**
- ・ 乗組員は、手綱に取ったストッパーを保持していたが、船体動揺により、手がブルワークにあるビットと手綱の間に挟まれた。

⇒ 船体動揺の影響があることを考慮して操業に従事すること (ix)

- 乗組員は、うねりによって船体が上下動してワイヤーロープに取っていたロープが移動し、手がロープと船縁とに挟まれた。

⇒ 船体動揺の影響があることを考慮して操業に従事すること (ix)

- 乗組員は、船首で係止された錨綱の余りが、胸部に1回巻かれた状態で海面に浮いていたところを発見された。
- 乗組員は、揚げ縄機を運転しながら、作動用チェーンにグリスを塗布中、左手が同チェーンとギアの間に挟まれた。

⇒ 揚げ縄機の回転を停止してから作業を行うこと (ii)

- 乗組員は、係留索が急激に張った際、幹綱に巻いていた係留索を右手で押さえ、幹綱と係留索に右手が挟まれた。

⇒ 索が緊張した際、その付近に近づかないこと (i)

b 構造物の折損等で負傷した事故 6件

- 乗組員は、ラジオブイのロープを外す際、船体動揺で連結棒に足が触れて揚縄機が作動してロープが巻き揚げられ、同ブイが頭に当たった。

⇒ 保護帽を着用していれば、衝撃を軽減できた可能性があること (iv)

- 乗組員は、漁獲物の入った網をデリック装置で吊り上げ、ブームに過大な荷重が掛かってブームが折損し、折損したブームが腕に当たった。

⇒ 使用するデリック装置の制限荷重、ブームの仰角範囲及び旋回角度の使用条件を確認すること (iii)

- 乗組員は、漁網の吊り上げの際、ロープが切断し、スナップバック（緊張したロープが切断した際に跳ね返る現象）したロープが両足に当たった。

⇒ ロープが切断して跳ねる位置では作業を行わないこと (i)

- 乗組員は、釣り糸が巻かれたドラムを手動で急激に回したところ、いか釣り針が飛び跳ね、いか釣り針が顔面に当たった。

⇒ ドラムを急激に回さないこと (ii)

- 乗組員は、甲板上で錨綱の調整をしていた際、たつが折損し、たつに掛けた巻き網が外れ、巻き網が足に当たった。

⇒ 作業手順の指導を徹底すること (vii)

- 乗組員は、ロープのフックを定置網に掛けて引き寄せていた際、腐食したフックの爪が破断し、フックが跳ね返って胸に当たった。

⇒ 日頃から設備の点検を行っておくこと (viii)

c 身体に網やロープが絡まるなどによって海中転落して負傷した事故 3件

- 乗組員は、網を投入する際、ばら積みされた漁獲物で甲板上が滑りやすい状態となっており、網と共に落水した。

⇒ 漁獲物が作業の支障とならないように整理しておくこと (i)

- 乗組員は、網を投入する際、網の上に足を置いていたので、網が動き出したときに足に網が絡まり、網と共に落水した。

⇒ 操業中は網の上に足を置かないこと(i)

- 乗組員は、わら網のアイが切断し、アイに通していたサイドロープが足に絡まり、海中に引き込まれた。

⇒ わら網のアイを太いロープにするか、サイドロープに過大な張力が掛からないように操船すること(x)

d 転倒して負傷した事故 3件

- 乗組員は、船体が波高約5mのうねりを受けて縦揺れや横揺れを繰り返す状態の中、船内に波が打ち込み、流されて構造物に当たった。

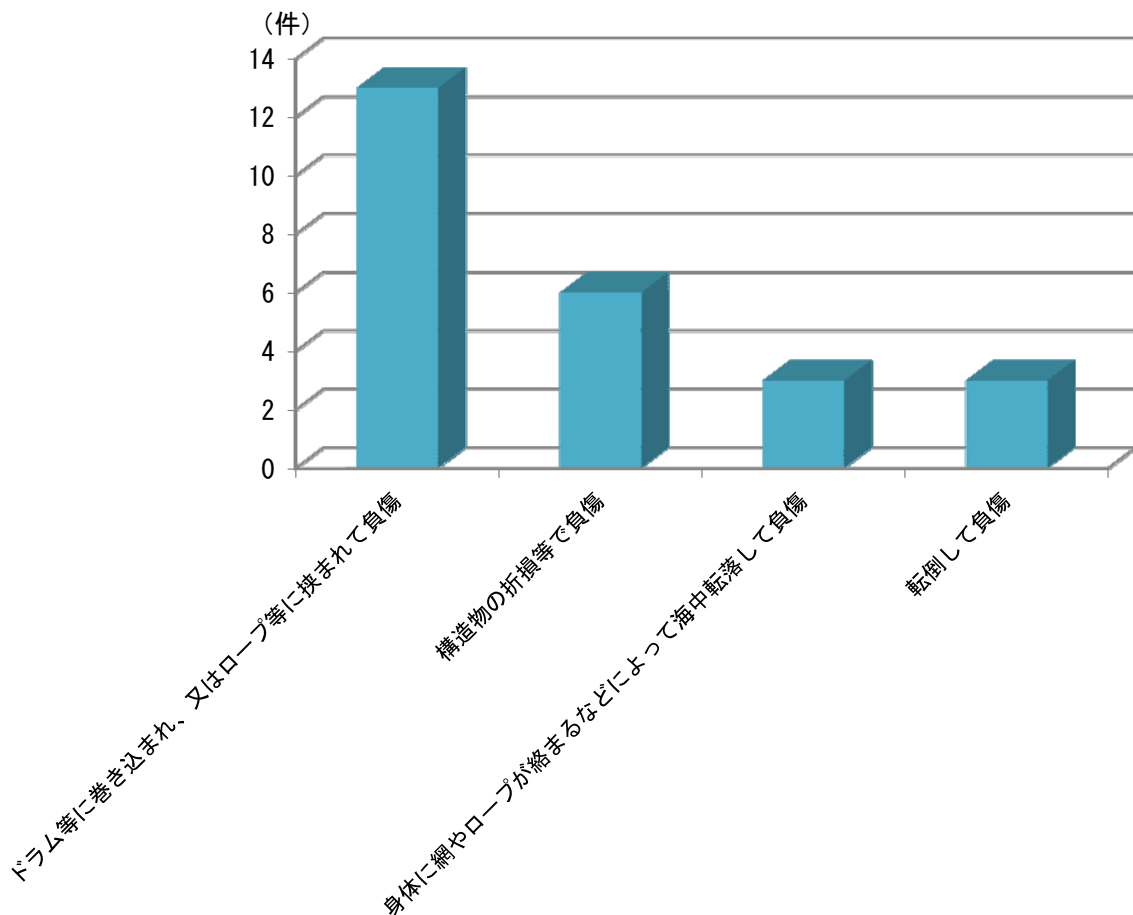
⇒ 波高が高い場合、集魚灯の灯火を利用して波の監視を行う乗組員を配置するか、操業を中止すること(vi)

- 乗組員は、索を移し替える作業中、足下の網が輪状になって右足が入っていることに気付かずに網の巻き込みを開始し、転倒した。

⇒ コイルダウンした網の中に足を入れないこと(i)

- 乗組員は、航行中に船底に衝撃を受けて飛ばされ、甲板に身体が当たった。

⇒ 船体動揺の影響を考慮して操業を行うこと(ix)



以上から、**死亡事故**では、**海中転落して死亡した事故が17件で最も多く**、次いでドラム等に巻き込まれ、又はロープ等に挟まれて死亡した事故が9件となっており、**負傷事故**では、**ドラム等に巻き込まれ、又はロープ等に挟まれて負傷した事故が13件で最も多く**、次いで構造物の折損等で負傷した事故が6件となっています。

3. 漁船死傷事故の事例

事例①

作業準備中、シャックルが切断したことにより、ロープが外れ、いか受け台が曲損し、作業を行っていた甲板員が落水して死亡した。

A船（4.9トン 1人乗り組み）

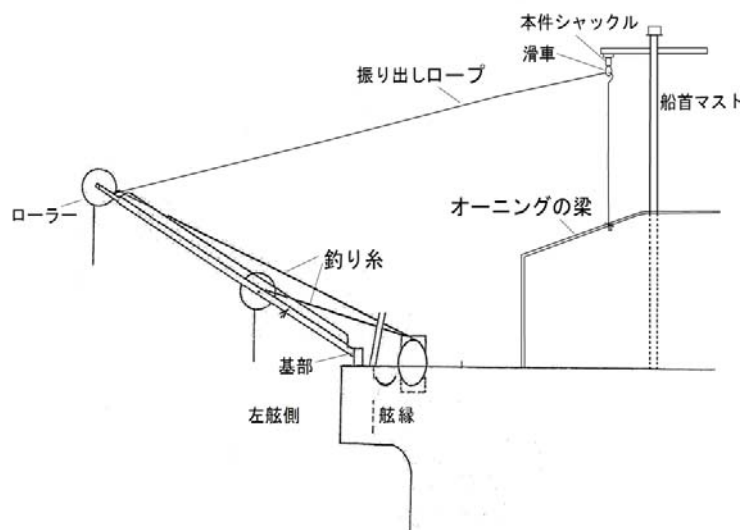
発生年月日時刻 平成23年7月5日 06時15分ごろ

死亡者の職名及び漁業経験年数 甲板員、約40年

死因 溺水

事故の経過

甲板員Aは、左舷側船首から2番目に設置されていたいか受け台船尾側のいか釣り機のローラーから釣り糸が外れていることを確認し、外れた釣り糸をローラーに戻す作業を行っていたところ、シャックルが切断したことから、振り出しロープが外れ、いか受け台船尾側基部が曲損し、落水した。



再発防止に役立つ事項

- ・ シャックルなどの金属製漁具の点検は、目視点検だけでは発見することが困難な場合があるので、同点検で異常がなくても早めに交換すること
- ・ いか受け台の基部が摩耗していないかどうかを点検すること

事例②

引き網の揚収作業中、クラッチレバー及び操縦レバーの操作を行ったため、前後進を繰り返し、甲板上にいた船長が落水した。

B船（1.8トン 1人乗り組み）

C船（1.8トン 1人乗り組み）

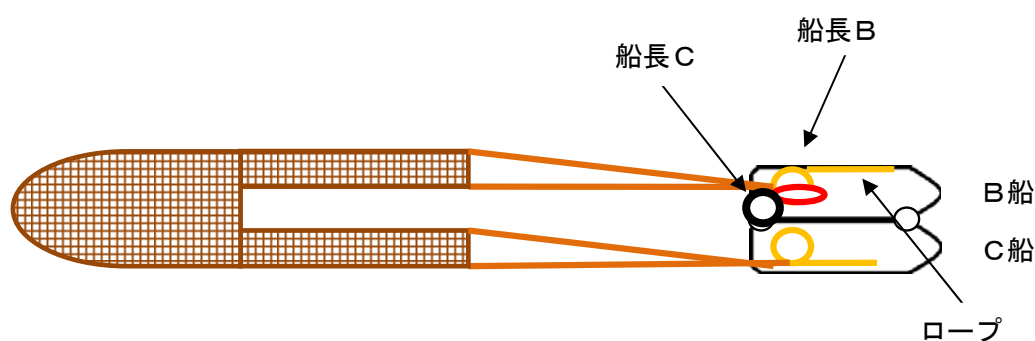
発生年月日時刻 不明（平成23年10月7日 07時00分ごろ以降のB船がC船から離れて行った時刻～07時15分ごろの間）

死亡者の職名及び漁業経験年数 B船船長、約20～25年

死因 不詳

事故の経過

2そう引きによる機船船びき網漁を行っていた船長Cは、強風のため、B船に操業中止の合図を出した。両船が引き網の揚収作業中、B船が機関を微速力後進から全速力後進し、引き続き全速力前進を行ったところ、救命胴衣を着用せずに甲板上にいた船長Bが、後部甲板で輪状に重ねた引き網の上に倒れ、B船がC船から離れた後、落水した。船長Cは、携帯電話を所持していなかった。



再発防止に役立つ事項

- ・ クラッチレバー及び操縦レバーの操作は、確実に行うこと
- ・ 最新の気象情報を入手すること
- ・ 救命胴衣を着用すること
- ・ 救助機関に通報できるよう、携帯電話を携帯しておくことが望ましい

事例③

定置網の敷設作業中、たつ^{*}が折損して巻き綱がたつから外れ、乗組員が右足を負傷した。

※「たつ」とは、縄を巻くための柱のことをいう。

D船（9.7トン 8人乗り組み）

発生日月時刻 平成23年8月25日 10時30分ごろ

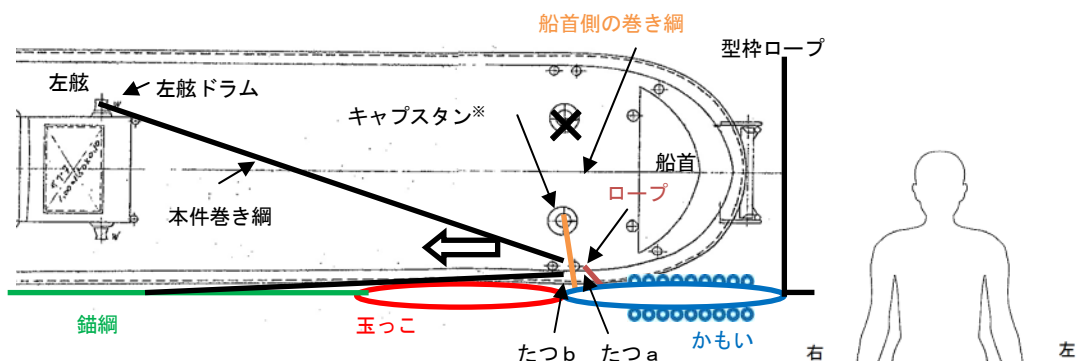
負傷者の職名及び漁業経験年数 船長、約12年

負傷部位 右膝窩（膝の裏）部挫創及び右大腿三頭筋断裂

事故の経過

D船は、定置網の敷設作業中、型枠ロープの四隅に取り付けられていたかもい^{*}を船首方の海中から右舷側に沿わし、右舷船首部に設置されているたつ2つ（以下、船首側を「たつa」及び船尾側を「たつb」という。）のうち、たつaにロープで固縛した後、錨綱の端部から離れた場所に巻き綱を取り付け、船尾方の海中から右舷側に沿わし、強度に不安があったたつbに掛けて油圧ドラムで巻き綱を巻き揚げ始め、錨綱の端を緩めたところでドラムを止め、錨綱の長さを調整していた際、たつbが折損し、巻き綱が外れて右足に当たった。

※「かもい」とは、浮き玉を取り付けた輪状のワイヤをいう。



※「キャプスタン」とは、綱を巻き取る巻き揚げ機のことをいう。

船舶所有者は、本事故後、たつbを補強する対策を採った。

右膝窩(膝の裏)部挫創及び
右大腿三頭筋断裂

再発防止に役立つ事項

船長は、常に作業の安全を考慮し、乗組員に対して作業手順の指導を徹底すること

事例④

デリック装置で漁獲物を入れたまき網を吊り上げたところ、デリックブームが折損し、甲板上にいた乗組員に当たった。

E船（19トン 4人乗り組み）（運搬船）

F船（19トン 7人乗り組み）（網船）

発生年月日時刻 平成23年11月12日 09時10分ごろ

負傷者の職名及び漁業経験年数 F船甲板員、約24～25年

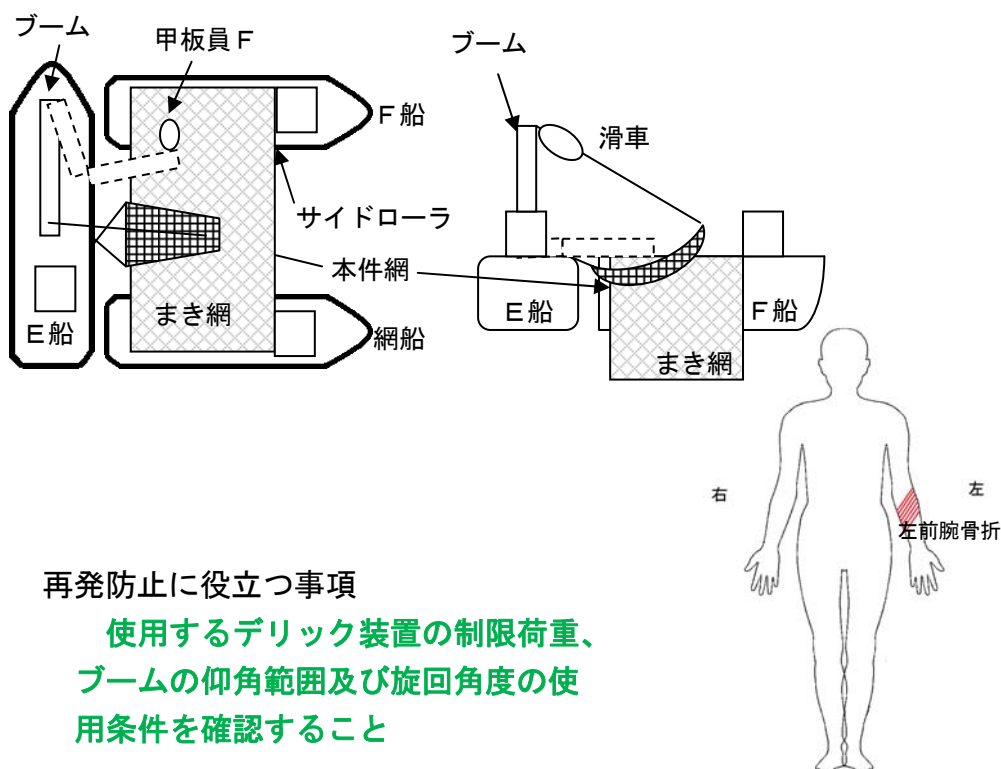
負傷部位 左前腕骨折

事故の経過

F船は、漁獲物が入った海面付近にあるまき網を挟んで別の網船と同方向に並び、E船は、F船の船尾に右舷船首を、別の網船の船尾に右舷船尾をそれぞれ着け、漁獲物を魚倉に入れる作業を開始した。

E船は、船体中心線に立てたデリックブーム※（以下「ブーム」という。）の頂部から右舷方に下ろした漁獲物をすくう網（以下「本件網」という。）をまき網の中に入れ、漁獲物が入った本件網を吊り上げたところ、ブームの頂部から約6mの部分が右舷方に折損し、F船の右舷船尾の甲板上で待機していた甲板員Fの左腕に当たった。

※「デリックブーム」とは、動力によって荷を吊り上げる装置（デリック）の支柱から腕のように取り付けられているものであり、自由に旋回や傾斜ができる。



再発防止に役立つ事項

使用するデリック装置の制限荷重、
ブームの仰角範囲及び旋回角度の使用
条件を確認すること

4. まとめ

漁船乗組員の死傷事故では、死亡はもとより、骨折するなどし、本人及び家族や関係者の皆様に甚大な被害をもたらすこととなります。

今回取り上げた漁船死傷事故の状況を見てみますと、

死亡事故においては、再発防止策（再発防止に役立つ事項）として、『救命胴衣を着用すること』、『防水型携帯電話を携行すること』、『健康状態に不安がある場合は出漁を控えること』、『荒天時には出漁しないこと』、『緊急通報等による救助要請を行うこと』、『ドラム等の付近の作業での安全確保を行うこと』、『適切な操船を行うこと』及び『作業に使用する機械の点検をすること』があり、救命胴衣を正しく着用し、落水した際、早期に緊急通報を行い、また、操業前における安全確認等を行っていれば、被害を軽減できた可能性があると考えられます。

負傷事故においては、再発防止策（再発防止に役立つ事項）として、『安全に作業ができる位置を確保しておくこと』、『緊張したロープ、ロープが切断して跳ねる位置及び回転中のドラム付近に近づかないこと』、『ドラムの回転を停止させてから作業すること』、『作業に使用する機械の使用条件を確認すること』、『保護具を着用すること』、『作業手順の指導を徹底すること』、『日頃からの設備の点検をすること』などがあり、操業前における安全確認、乗組員への作業手順の指導及び作業上の注意に関する教育を徹底していれば、事故発生の防止又は被害を軽減できたものと考えられます。

また、死傷事故について年齢別や経験年数別に見てみますと、年齢別では、全体の約64%が60歳以上であり、経験年数別では、20年以上が全体の半数以上となっており、**経験が豊富な乗組員が死傷事故の当事者となってしまう傾向**にあります。

船舶所有者、船長はもとより、漁業協同組合においては、経験豊富な乗組員に対し、事故発生状況及び再発防止に役立つ事項を周知し、これらを参考にして作業における事故防止に注意すべき点を点検させるなどにより、他の乗組員の模範となり得るよう、安全確保に必要な事項を体得させることが大切です。さらに、船舶所有者及び船長は、運航する漁船における作業について、前記の点検などによって得られた安全確保に必要な事項を乗組員に対し、教育や訓練を通じて周知、徹底し、船全体で操業の安全の向上に努めることが重要です。

漁業関係者の皆様におかれましては、以下の記載内容を守り、安全対策に万全を期し、事故の防止に努めていただきたいと思います。

救命胴衣を正しく着用し、防水型携帯電話を携行し、落水した際は、早期に緊急通報等により、救助を要請すること

作業を行う前に安全に作業ができる位置を確保すること

不用意に緊張したロープ、ロープが切断して跳ねる位置及び回転中のドラムに近づかず、安全が確認できてから作業すること

日頃から作業に使用する機械の点検を行い、使用条件を把握しておくこと

万が一の事故に備え、保護具を装着して身体を守ること

5. その他

仙台事務所発行の分析集バックナンバー

運輸安全委員会事務局
仙台事務所が取り扱った
漁船事故

見張りと点検で安全操業
無事故で帰って、笑顔の豊漁



平成23年3月
運輸安全委員会事務局仙台事務所

小型漁船の火災事故



特集

～小型漁船の火災事故におけるバックドラフト現象～
「アッ! 煙!」開けてはいけない、その扉。

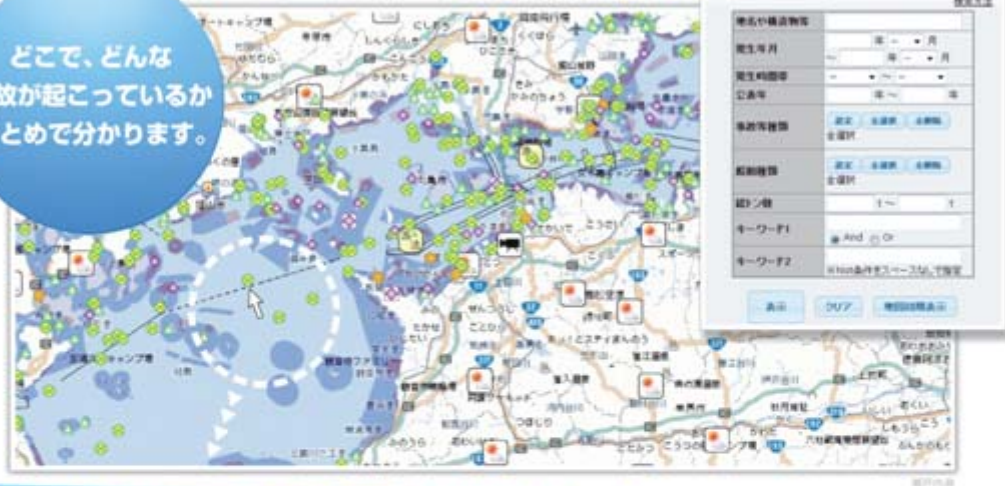


平成24年7月
運輸安全委員会事務局仙台事務所
Japan Transport Safety Board

船舶事故ハザードマップ

地図から探せる事故とリスクと安全情報

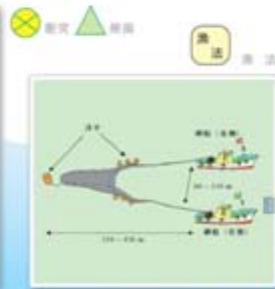
どこで、どんな事故が起こっているかひとめで分かります。



マークをクリックするとこんなことが分かります。//



どんな事故か？なぜ起きたのか？が分かります。



地方独特の漁法が分かります。



最新の気象状況が分かります。

たとえば、

海運や水産業の方 船員に対する安全教育に活用できます。

ブレイジャーボートや遊漁船の方 目的の海域に、どのようなリスクがあるか分かります。

「どこで、どんな船の事故が起きているか」を地図上で簡単に探せるようになりました。ぜひご利用ください！



～地図から探せる事故とリスクと安全情報～

<http://jtsb.mlit.go.jp/hazardmap/>

運輸安全委員会事務局仙台事務所

〒983-0842 仙台市宮城野区五輪 1-3-15

TEL 022(295)7313 FAX 022(299)2340

<http://www.mlit.go.jp/jtsb/>