

船舶事故調査報告書

平成22年1月7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 山本 哲 也
 委員 根本 美 奈

事故種類	乗組員死亡
発生日時	平成20年11月25日 14時05分ごろ（日本時間）
発生場所	南太平洋 （概位 南緯12°59.9′ 西経129°39.6′）
事故調査の経過	平成21年5月12日、本事故の調査を担当する主管調査官（横浜事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。 原因関係者としての甲板員からの意見聴取は、本人が本事故で死亡したため行わなかった。
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 第七十八 ^{ふくじゆ} 福壽丸、439トン 137204、福寿企業株式会社 56.77m×9.00m×3.90m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成16年2月19日
乗組員等に関する情報	船長 男性 48歳 四級海技士（航海） 免許年月日 平成6年9月2日 免状交付年月日 平成15年9月2日 免状有効期間満了日 平成21年9月1日 通信長 男性 57歳 二級海技士（電子通信） 免許年月日 平成8年1月29日 免状交付年月日 平成17年12月26日 免状有効期間満了日 平成23年4月3日 甲板員A（インドネシア共和国国籍） 男性 22歳
死傷者等	死亡 1人（甲板員A）
損傷	なし
事故の経過	本船は、船長、通信長及び甲板員Aほか22人が乗り組み、平成20年5月13日から南太平洋の漁場でまぐろ延縄漁に従事していた。 平成20年11月25日10時30分ごろ、本船は約4～5ノットの速力で揚縄作業を開始した。 14時ごろ、甲板員A及び通信長は、両手に軍手をはめ、プラスチック製の籠に入った砕けた氷やばらけた餌等（約20kg）のごみを海中に投棄するため、その籠を前部甲板の右舷側にある舷門付近に運んだ。 通信長は、甲板員Aが籠の取っ手に取り付けたロープを右手に2回ほど巻き付けていることを知ったが、籠を海中に落とさないために巻き付けているものと思った。

	<p>通信長は、開放した舷門の船首側に立ち、舷側の外で籠を逆さまにし、籠の中のごみを海中に投棄するつもりであったが、作業方法を甲板員Aと打ち合わせないまま、舷門の船尾側に立った甲板員Aと声を掛け合って籠を持ち上げたところ、甲板員Aがそのまま籠を舷外に放ったため、籠から手を放した。</p> <p>甲板員Aは、平成20年11月25日14時05分ごろ、落下するごみの入った籠とともに海中に転落した。</p> <p>通信長は、走って船尾に移動し、他の乗組員とともに浮き玉、ラジオブイなどを投下した。</p> <p>甲板上にいた船長は、急いで船橋に戻り、甲板員Aが回転するプロペラに巻き込まれるのを防ぐため、主機のクラッチを中立状態とし、甲板員Aの安全を確認した後、機関を前進にかけて救助に備えた。</p> <p>甲板員Aは、投下した浮き玉の近くで浮き沈みしているのを目撃されていたが、間もなく海中に沈んで行方不明となった。</p> <p>本船は、翌日合流した僚船1隻とともに甲板員Aの捜索を6日間続けたが発見することができなかった。</p> <p>2009年5月29日、甲板員Aの死亡証明書が出身地の住民・戸籍登録所長名で発行された。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風向 南東、風力 5、気温 約24℃ 海象：波高 約2.5m、水温 約26℃</p>
<p>その他の事項</p>	<p>前部甲板の両舷側には、甲板上高さ91cmのブルワークがあり、右舷側のブルワークには、縦70cm、横165cmの舷門が設けられていた。</p> <p>開放した舷門からの転落防止の措置として、舷門の頂部付近にステンレスパイプを渡す構造となっていたが、本事故当時は、海面も穏やかであったことから、同パイプを渡していなかった。</p> <p>船内には、縦49cm、横66cm、高さ33.5cmのプラスチック製籠が多数あり、砕けた氷やばらけた餌等を入れるために使用する籠（以下「ごみ用籠」という。）と枝縄を入れるために使用する籠（以下「枝縄用籠」という。）とに使い分けるようにしていた。</p> <p>ごみ用籠は、放った籠が逆さまになり易いように底面の裏側中心部にロープ（直径約10mm、長さ約1m。以下「籠付きロープ」という。）を取り付け、また、枝縄用籠は、籠に入れた枝縄の落下を防ぐために籠の取っ手に籠付きロープを取り付けていた。</p> <p>安全担当者を兼ねる船長は、インドネシア人の乗組員に対し、高所作業時の安全ベルトの使用、安全帽及び救命胴衣の着用について指導するとともに、操業用機器類の操作方法及びごみ用籠の取扱い方法などについて説明をしていた。</p> <p>海中にごみを投棄するのは日常作業であり、ごみ用籠を舷外に放って投棄することも、また、舷側の外で籠を逆さまにして投棄することもあったが、船長及び通信長などはごみの投棄作業が危険であるという認識をもっていなかった。</p> <p>甲板員Aは、本事故当時、日本語での日常会話が通じるようになったころであり、また、事故当日、甲板員Aに体調の異常等は認められなかった。</p>

	<p>甲板員Aは、救命胴衣を着用せず、また、転落した際に延縄の釣り針がその右太もも付近に引っかかったのを目撃された。</p>	
分析	<p>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>	<p>あり なし なし</p> <p>甲板員Aは、枝縄用籠に入ったごみを投棄した際、籠付きロープを右手に巻きつけたまま籠を放ったため、落下するごみの入った籠に引っ張られて身体のバランスを崩し、転落した可能性があると考えられる。</p> <p>甲板員Aは、枝縄用籠をごみ用籠と思い込んでいた可能性があると考えられる。</p> <p>甲板員A及び通信長が、開放した舷門からごみを投棄する際、救命胴衣を着用していなかったこと、枝縄用籠にごみを入れていたこと、及び作業方法についての打合せが十分でなかったことから、作業の安全に関する教育が十分でなかった可能性があると考えられる。</p> <p>甲板員Aは、転落した後、投入した浮き玉の近くで浮き沈みしているところを目撃されていたことから、救命胴衣を着用していれば、救助された可能性があると考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、本船が南太平洋において操業中、作業の安全に関する教育が十分でなかったため、甲板員Aが開放した舷門から籠に入れたごみを海中に投棄した際、転落したことにより発生した可能性があると考えられる。</p> <p>作業の安全に関する教育が十分でなかったのは、ごみの海中投棄が危険作業であるという認識をもっていなかったことによる可能性があると考えられる。</p> <p>甲板員Aが転落したのは、枝縄用籠をごみ用籠と思い込み、籠付きロープを手で巻き付けたまま開放した舷門から籠を放り、落下するごみの入った籠に引っ張られて身体のバランスを崩したことによる可能性があると考えられる。</p> <p>甲板員Aが行方不明になったのは、救命胴衣を着用していなかったことによる可能性があると考えられる。</p>	
備考	<p>本船は、本事故後、船首左舷側ブルワークにダストシュートを設置した。</p>	