

船舶事故調査報告書

平成24年9月20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

事故種類	乗組員死亡
発生日時	不明（平成23年10月7日 07時00分ごろ以降のA船がB船から離れていった時刻～07時15分ごろの間）
発生場所	秋田県八郎潟調整池東部 秋田県大潟村所在の南潟三等三角点から真方位118° 2,600m付近 （概位 北緯39° 55.2′ 東経140° 02.8′）
事故調査の経過	平成23年10月12日、本事故の調査を担当する主管調査官（仙台事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。 なお、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 第二義丸、1.8トン AT6-1389（漁船登録番号）、個人所有 12.65m（Lr）×1.72m×0.65m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数17、平成2年8月 B 漁船 第二豊栄丸、1.8トン AT6-1451（漁船登録番号）、個人所有 12.65m（Lr）×1.72m×0.65m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数13、平成3年1月25日
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 76歳 二級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 昭和51年8月20日 免許証交付日 平成21年2月12日 （平成26年5月16日まで有効） B 船長B 男性 65歳 二級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 昭和51年8月20日 免許証交付日 平成20年12月1日 （平成26年5月16日まで有効）
死傷者等	A 死亡 1人（船長A） B なし
損傷	A なし B なし

<p>事故の経過</p>	<p>A船は、船長Aが1人で乗り組み、八郎潟調整池東部において、B船と共に2そう引きによる機船船びき網漁を開始した。</p> <p>A船は、網の左側の引き綱を、B船が右側の引き綱を取って投網し、手網、股綱及び引き綱を伸ばしたのち、B船と左右に離れて南北方向に網を広げ、東方に向けてB船と共にえい網した。</p> <p>船長Bは、平成23年10月7日07時00分ごろ、風が強くなったと感じ、A船に操業中止の合図を出し、両船は引き綱の揚収作業を始めた。</p> <p>A船は、右舷にB船の左舷を横着けし、船首尾の2か所をロープでつないだのち、B船と共に主機を微速力後進にかけ、船長Aが後部甲板で引き綱を揚げていたとき、船長Bは、引き綱の揚収がほぼ終わったものと思った。</p> <p>船長Bは、A船の全速力後進がかかり、続いて全速力前進がかかったと感じ、船長Aが輪状に重ねた引き綱の上に仰向けの状態で倒れているのを見た。</p> <p>A船は、両船をつないだロープが切れてB船から離れ、引き綱を引いて前進を続けた。</p> <p>船長Bは、引き綱がプロペラに引っ掛かると思い、B船の引き綱を切り、A船が約60m前進した付近で泳いでいる船長Aを発見したが、07時15分ごろ船長Aの姿が見えなくなった。</p> <p>船長Bは、船長Aが沈んだ場所付近を捜索したが、発見することができず、僚船に救助を依頼するために秋田県潟上市天王の係留地^{かたがみ}に帰航し、僚船船長が消防署に通報して救助を要請した。</p> <p>船長Aは、警察署、消防署、漁業協同組合、防災ヘリコプターなどによる捜索が行われ、翌8日07時30分ごろ落水場所付近の水底において遺体で発見され、溺水と検案された。</p> <p>A船は、五城目町^{ごじょうめ}西方沖の定置網に乗り入れた状態で発見された。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 雨、風向 西北西、風速 8.6m/s（最大瞬間風速15.8m/s）</p> <p>海象：波高 約0.8m</p> <p>10月6日22時23分、男鹿市、潟上市、五城目町、八郎潟町、井川町、大潟村に大雨注意報、雷注意報及び強風注意報が発表され、本事故当時、継続中であった。</p>
<p>その他の事項</p>	<p>漁網は、袋網の長さが約11m及び手網の長さが約11mであり、二つに分かれる手網に取り付けた股綱の長さが約15m、引き綱が直径約18mmで長さが約60mであった。</p> <p>A船は、ふだんはB船と共に微速力後進しながら引き綱の揚収を行い、終了すれば、機関を中立としたのち、船長Aが引き綱を持ってB船に乗り移り、揚網作業を行っていた。</p> <p>A船の左舷中央付近の手すりには、クラッチレバー及び操縦レバー</p>

	<p>が設けられ、発見時、機関が運転状態であり、クラッチレバーが前進及び操縦レバーが全速力の位置であった。</p> <p>船長Aは、長靴及びカッパを着用していたが、救命胴衣は着用していなかった。</p> <p>船長Bは、携帯電話を所持していなかった。</p> <p>船長Aは、二十数年前から、船長Bと2そう引きによる機船船びき網漁を行っていた。</p> <p>船長Aの健康状態は、良好であった。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象の関与 判明した事項の解析</p>	<p>A 不明、B なし A なし、B なし A 不明、B なし</p> <p>船長Aの死因は、溺水であった。</p> <p>A船は、八郎潟調整池東部において、B船に右舷着けし、微速力で後進しながら、引き綱を揚げていたところ、微速力後進から全速力後進に、引き続いて全速力前進となり、船長Aが、後部甲板で輪状に重ねた引き綱の上に倒れ、A船がB船から離れていったのち、07時15分ごろ、船長Bは、A船付近で泳いでいる船長Aを発見したことから、この間において、船長Aが落水したものと考えられるが、落水した状況を明らかにすることはできなかった。</p> <p>A船は、引き綱の揚収が終了し、機関を中立とする際、クラッチレバー及び操縦レバーの操作が適切でなかった可能性があると考えられるが、船長Aが死亡したため、その状況を明らかにすることはできなかった。</p> <p>船長Aは、落水して溺水したものと考えられるが、溺水に至った状況を明らかにすることはできなかった。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、A船が、八郎潟調整池東部において、B船に右舷着けし、微速力で後進しながら、引き綱を揚げていたところ、微速力後進から全速力後進に、引き続いて全速力前進となり、船長Aが、後部甲板で輪状に重ねた引き綱の上に倒れ、A船がB船から離れていったのち、落水したことにより発生したものと考えられる。</p>
<p>参考</p>	<p>今後の同種事故等の再発防止及び被害の軽減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"> ・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、携帯電話を所持しておくことが望ましい。