

船舶事故調査報告書

平成25年9月19日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

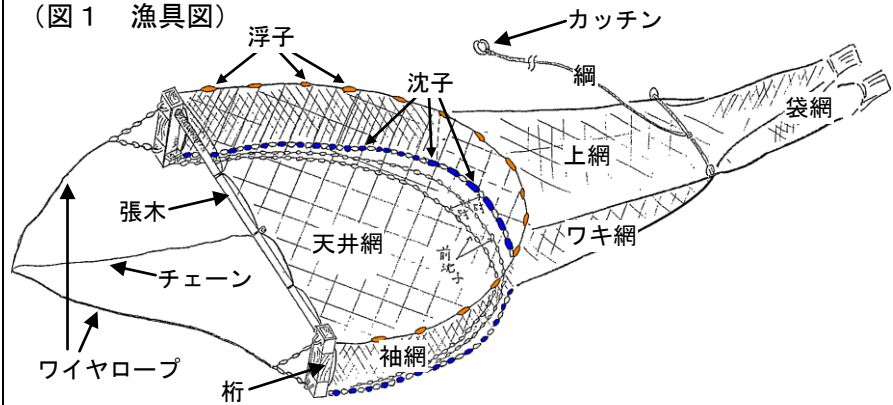
委員 横山 鐵男（部会長）

委員 庄司 邦昭

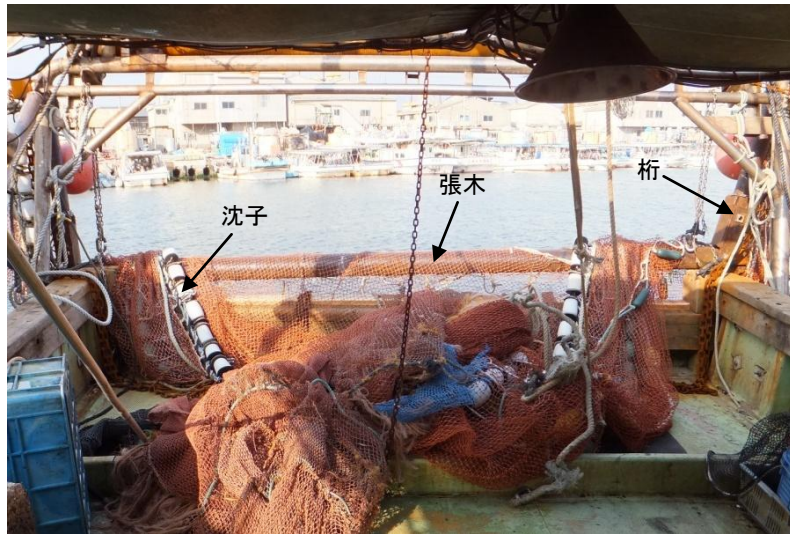
委員 根本 美奈

事故種類	乗組員死亡
発生日時	平成25年2月4日 02時35分ごろ
発生場所	兵庫県明石市江井ヶ島港南方沖のカンタマ（浅瀬）付近
事故調査の経過	平成25年2月5日、本事故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。
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 明石丸、4.9トン HG3-26007（漁船登録番号）、個人所有 11.40m (Lr) × 2.87m × 0.82m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数15、昭和63年4月8日
乗組員等に関する情報	船長 男性 68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51年6月17日 免許証交付日 平成23年8月15日 （平成28年11月24日まで有効） 乗組員 男性 23歳 操縦免許 なし
死傷者等	死亡 1人（乗組員）
損傷	なし
事故の経過	本船は、船長ほか1人が乗り組み、江井ヶ島港南方沖2.5海里付近のカンタマ付近で小型底びき網漁を行っていた。 本船が行う小型底びき網漁の漁具は、網口を広げるための長さ約7mの張木と呼ばれる鉄管を天井網（前後の長さ約14.5m）に取り付け、張木の両端に取り付けた桁から天井網の周囲に袖網を沿わせ、袖網の上側に浮子及び下側に沈子を取り付け、その後方に長さ約8mの上網、長さ約4.5mのワキ網及び長さ約4.5mの袋網を順につないだものであり、操業は、水深30m付近で行うものであった。（図1 漁具図、写真1 本船の船尾甲板 参照）

(図1 漁具図)



(写真1 本船の船尾甲板)



船長は、操舵室後方の右舷側に設けられた操縦場所（以下「後部操縦場所」という。）で手動操舵に当たり、速力（対地速力、以下同じ。）約3～4ノット（kn）で揚網中、漁具（張木）が上下逆の状態では上がって来たことを認めたので、正常に戻そうと思い、平成25年2月4日02時30分ごろ、乗組員に対し、漁具を正常に戻すための作業を行うことを伝えて船尾甲板へ行くように指示し、乗組員は船尾方へ向かった。

船長は、漁具が上下逆の状態になった場合、本船を速力約1～2knで前進させ、張木の両端につないであるワイヤロープの一方を他方舷にある綱（操業に使用していない櫓の基部に結わえてある綱）で結び、ワイヤロープが動かないように固定したのち、約2～3knに増速して漁具を繰り出し、一方のワイヤロープだけを出して自然に反転することを利用することにより、正常に戻していた。

船長は、ふだんから前記のワイヤロープを綱で結んで固定する作業を乗組員に行わせ、自身は後部操縦場所で機関及びウインチドラムの操作を行っていた。

船長は、速力約2knで航行し、約5分後に船尾方を振り返ったところ、乗組員がいないことに気付いた。

船長は、付近を捜索したものの、乗組員を発見することができず、

	<p>約8時間後の10時30分ごろ明石市明石港に帰港した。</p> <p>船長は、本船を係留場所に着岸させて下船した際、岸壁にいた知人に乗組員がいなくなったことを伝えたのち、所属する漁業協同組合（以下「所属漁協」という。）へ向かい、11時ごろ担当者に乗組員がいなくなったことを伝えた。</p> <p>所属漁協担当者は、船長に事情を聞いたのち、11時40分ごろ神戸海上保安部へ本事故の発生を電話連絡した。</p> <p>乗組員は、9日13時ごろ兵庫県淡路市富島^{としま}港内の海岸に漂着しているところを付近住民によって発見され、110番通報が行われ、収容されたのち、溺死と検案された。</p> <p>（付図1 推定操業海域及び乗組員発見場所図、写真2 GPSプロッターに表示された航跡（1）、写真3 GPSプロッターに表示された航跡（2） 参照）</p>
<p>気象・海象</p>	<p>(1) 気象</p> <p>① 気象庁の観測値（明石地域気象観測所）</p> <p>気象：降水量 0mm、風向 北東～北北東、風力 2、気温 6.3～6.8℃（02時00分～03時00分）</p> <p>② 海上保安庁の船舶気象通報箇所における観測値（江崎船舶通航信号所）</p> <p>2月4日02時00分 風向 東南東、風速 10m/s 02時15分 風向 東南東、風速 4m/s 02時30分 風向 東、風速 6m/s 02時45分 風向 東南東、風速 7m/s 03時00分 風向 東、風速 6m/s</p> <p>(2) 海象</p> <p>本事故発生の前日から当日にかけての明石海峡における潮流は、次のとおりであった。</p> <p>2月3日19時03分 東南東流最強 3.9kn 22時44分 転流 4日02時04分 西北西流最強 3.8kn 05時36分 転流</p> <p>(3) 水温</p> <p>兵庫県立農林水産技術総合センター水産技術センターの明石観測局（明石市中崎）における本事故発生当日02時30分の水温は、9.2℃であった。</p>
<p>その他の事項</p>	<p>乗組員は、発見された際、上衣が長袖のトレーナー、長袖及び半袖の下着、下衣が合羽の下にトレーニングウェアのような長ズボン及び下着を着用し、長靴及び靴下を履いてゴム手袋を着けていた。</p> <p>本船の船尾付近のブルワークの高さは、次のとおりであった。</p> <p>(1) 船尾の左舷寄り 約39cm</p>

(2) 左舷側の船尾寄り 約62cm

本船には、漁業無線の設備があったが、船長は、ふだんから使用しておらず、乗組員がいなくなったことに気付いた後も使用しなかった。

船長は、携帯電話を所有していたが、乗船時には携行しておらず、乗組員は、携帯電話を所有していなかった。

船長の親族及び所属漁協担当者は、乗組員が、ふだんからウエストポーチ型の作業用救命衣（膨張式）を着けていたことを知っており、帰港後に着けた状態で漁獲物を運ぶ姿を見たことがあった。

本船の操舵室には、ウエストポーチ型の作業用救命衣が2着置かれていた。（写真4 本船の操舵室に置かれていた作業用救命衣 参照）

（写真4 本船の操舵室に置かれていた作業用救命衣）



船長の親族は、4日02時30分ごろには雨が降っており、乗組員が合羽を着るために作業用救命衣を外したものと思った。

本船の張木は、回転するものではなかった。

僚船船長は、漁具（張木）が上下逆になることは、本船に限ったものではなく、海底の瀬に張木の一端が接触すれば、漁具がひっくり返るので、本船と同様の方法で速力約2.5～3knとして前進し、正常に戻っていた。

分析

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

船長 不明、乗組員 あり

不明

不明

乗組員は、溺死した。

本船は、明石市南方沖のカンタマ付近において、小型底びき網漁を操業中、船長が上下逆になった漁具（張木）を正常に戻すための作業を行うことを乗組員へ伝え、乗組員が船尾甲板へ向かったのち、船長が乗組員のいないことに気づき、乗組員が、航行中に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。

乗組員は、落水して溺死したものと考えられるが、溺死に至った状

	況を明らかにすることはできなかった。
原因	本事故は、夜間、本船が、明石市南方沖のカンタマ付近において、小型底びき網漁を操業中、船長が上下逆になった漁具（張木）を正常に戻すための作業を行うことを乗組員へ伝え、乗組員が、船尾甲板へ向かったのち、航行中に落水したことにより発生したものと考えられる。
参考	<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"> ・ 降雨で自動膨張式の救命胴衣等を体から外す場合は、他の種類の救命胴衣等の適切な着用を心掛けること。 ・ 船長は、乗組員が落水したことに気付いた場合は、自身で捜索するのみならず、速やかに救助機関等に通報を行って同機関等の協力を得ること。 ・ 携帯電話を所持するなどし、他船や陸上との連絡手段を確保しておくこと。

写真2 GPSプロッターに表示された航跡(1)



写真3 GPSプロッターに表示された航跡(2)

