

船舶事故調査報告書

平成25年3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 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22年12月18日 02時05分ごろ
発生場所	能登半島北西方沖 石川県輪島市猿山岬北西方沖100km付近 (概位 北緯37°52′ 東経135°48′)
事故調査の経過	平成22年12月20日、本事故の調査を担当する主管調査官（神戸事務所）ほか2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 第三十五 ^{きよっこう} 旭光丸、160トン AM1-811（漁船登録番号）、有限社長谷川漁業（A社） 35.80m×6.23m×2.55m、鋼 ディーゼル機関、漁船法馬力数340、昭和51年2月
乗組員等に関する情報	船長 男性 55歳 五級海技士（航海）免状 免許年月日 昭和59年4月20日 免状交付年月日 平成20年4月22日 免状有効期間満了日 平成25年9月18日 甲板員A 男性 54歳 海技免状なし
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、機関長、甲板員A、甲板員B、甲板員C及び甲板員Dほか2人が乗り組み、日本海においていか一本釣り漁業を行うため、平成22年11月16日青森県むつ市大畑港を出港した。 本船は、漁場を移動するため、いか釣り用の集魚灯を間引きして点灯させ、船首甲板を照らした状態とし、12月18日02時00分ごろパラシュート型アンカー（以下「パラアンカー」という。）を揚収した後、航行を開始して約4～5ノット（kn）の対地速力で北方に向けて移動中、甲板員6人が船首甲板において3人一組となり、パラアンカーの傘及び引き索の整理を行った。 甲板員Aは、機関長及び甲板員Bと共に船首甲板右舷側で行っていた引き索の整理を終え、他の2人は、船尾方に向かい、機関長が操舵

	<p>室の船尾方でたばこを吸い、甲板員Bが船尾に行った後に再び右舷側を通過して船首に向かった。</p> <p>甲板員Bは、操舵室付近まで来たところで甲板員Aが船首右舷側のいか釣り機の前方向から落水するのを目撃し、大声を上げた。</p> <p>また、船長は、操舵室左舷寄りで操船を行っていたが、02時05分ごろ操舵室の前面窓越しに甲板員Aが落水するのを目撃した。</p> <p>船長は、急いで本船を反転させ、付近を捜索するとともに、八戸漁業用無線局に乗組員が落水したことを通報した。</p> <p>海上保安庁は、09時ごろ巡視船が本事故発生海域に到着して捜索を開始し、また、本船の付近を操業していた僚船10隻が捜索に加わり、20日16時40分まで海上保安庁による専従捜索が行われた。</p> <p>本船は、その後も甲板員Aの捜索を続けたが、28日18時ごろ捜索を断念し、大畑港に向けて帰航を始めた。</p> <p>甲板員Aは、発見されず、後日、除籍された。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 北西、風力 7、視程 約1km</p> <p>海象：波高 約2～3m、潮流 東南東流約0.3～0.5kn、水温約12.4℃（本事故発生場所付近）</p> <p>日本海中部の能登沖に海上風警報発表中</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船は、毎日17時ごろから漁を開始し、翌日06時ごろまで行っていた。この間、船長は魚群探知機を見て魚影がないことを認めるとパラアンカーを揚収して漁場を移動し、魚影を認めるとパラアンカーを投入して漁を行うことを繰り返していた。パラアンカーは、投入するのに約5分、揚収するのに約10分要していた。</p> <p>甲板員Aは、平成22年6月ごろにA社へ入社して本船に乗船するようになったが、それ以前は、家業の手伝いをした後、いか釣り漁船に乗船した。</p> <p>甲板員C及び甲板員Dは、甲板員Aが引き索の整理を行っていたとき、左舷側で傘の整理を行っていたが、左舷側を向き、しゃがんで作業を行っていたので、甲板員Aが落水したことに気付かなかった。また、作業中に声は聞かなかった。</p> <p>甲板員Aが落水したと思われる場所には、毛糸製の帽子が折り畳んだ状態でといの上に置かれていた。</p> <p>本船乗組員の口述によれば、次のとおりであった。</p> <p>(1) 甲板員Aは、本事故当時、上下に合羽を着用していた。合羽の中に救命胴衣を着用する者がおり、また、救命胴衣を着用していない者もいたが、甲板員Aが合羽の中に救命胴衣を着用していたかどうかは分からなかった。</p> <p>(2) 甲板員Aは、船首甲板の一段上でしゃがんだ姿勢で作業（巻揚げ機で巻き取った引き索を次に投入しやすいように引き出し、サルカン（引き索と張索とをつなぐ役割をする輪状の金</p>

	<p>具)をハンドレールにつなげている索に縛る作業)をしていた。この作業では落水することはないと思っていた。</p> <p>(3) 甲板員Aは、本船に乗船する前の他社の漁船に乗っているとき、何度も落水したことがあること、及び落水したことで入院したことがあると言っていた。</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>不明 なし 不明</p> <p>甲板員Aは、落水後に行方不明となったが、その後、除籍された。</p> <p>本船は能登半島北西方沖の漁場を移動中、船首甲板でパラアンカーの引き索の整理を終えた甲板員Aが、落水したものと考えられる。</p> <p>甲板員Aは、落水したものと考えられるが、本人が本事故により行方不明になったことから、落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、夜間、本船が能登半島北西方沖の漁場を移動中、船首甲板でパラアンカーの引き索の整理を終えた甲板員Aが、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>A社は、本事故後、本船の船首付近に設置してあるハンドレールを約25cm高くした。</p>