

船舶事故調査報告書

平成25年4月4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24年10月8日 08時45分ごろ
発生場所	北海道雄武町元稲府漁港北東方沖 雄武町所在の元稲府港北外防波堤灯台から真方位048° 4.8海里付近 (概位 北緯44° 39.5′ 東経143° 02.0′)
事故調査の経過	平成24年10月10日、本事故の調査を担当する主管調査官（函館事務所）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 第二十一善漁丸、14トン HK2-21758（漁船登録番号）、個人所有 16.48m (Lr) × 4.44m × 1.48m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数160、平成2年12月15日
乗組員等に関する情報	船長 男性 31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 平成13年2月9日 免許証交付日 平成23年1月31日 (平成28年2月8日まで有効) 甲板員A 男性 32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、甲板員A及び甲板員Bほか2人が乗り組み、元稲府漁港北東方沖において、ほたて貝桁網漁の操業を行った。 本船は、「八尺」と呼ばれる爪状の鉄製桁（以下「桁」という。）、ほたて貝が入る袋状の網及び「ドンジリボウ」と呼ばれる鉄製棒（以下「棒」という。）から構成される桁網2台を備えていた。 本船の桁網は、桁と棒が1本の太いロープで結ばれており、船首クレーンで同ロープに引っ掛けて船内に揚収する際の負荷軽減等のため、棒の両端から同ロープに鎖が結ばれていた。 本船は、左右両舷のブルワークに平行となるよう、船首方に桁、船尾方に棒をそれぞれ乗せ、甲板員が2人1組となって船首甲板の船首方及び船尾方にそれぞれ配置に就き、船長による汽笛の合図により桁

	<p>網を右舷側、左舷側の順に船内側から起こして倒すようにして海中に投入し、ワイヤでえい網して海底のほたて貝を漁獲する作業を行っていた。</p> <p>本船は、本事故当日3回目の作業を行うため、船長が操舵室内において、GPSプロッターにより桁網を投入する場所を確認し、船首甲板上の所定位置でそれぞれ準備をしていた甲板員4人に汽笛を鳴らして投入の合図を行った。</p> <p>甲板員Aは、いつものように棒の投入作業に当たるため、船首甲板の左舷船尾方で待機し、甲板員Bは、右舷船首方で右舷側の桁を投入したのち、続いて左舷側に移動して左舷側の桁を投入した際、平成24年10月8日08時45分ごろ甲板員Aが落水したことに気付いた。</p> <p>船長は、操舵室内から左舷側の桁が落ちるところが見え、続いて甲板員Bの「ワー、甲板員Aが落ちた」という叫び声が聞こえたので、何か起きたのかと思い、すぐに機関の回転を下げて中立とした。</p> <p>船長は、操舵室左舷側の扉を開けて周囲を見回したが、甲板員Aの姿は見え、甲板員Bから、甲板員Aが鎖に両膝を引かれて海中に落水したのではないかと伝えられた。</p> <p>船長は、すぐに桁網を引き揚げるように各甲板員へ指示を行ったのち、本船右舷側の海面に仰向けで浮き上がってきた甲板員Aを認めた。</p> <p>船長は、操舵室に戻って機関を後進にかけて本船を甲板員Aに近づけ、甲板員3人が甲板員Aを救助して人工呼吸及び心臓マッサージを施したが、甲板員Aは意識が戻らなかった。</p> <p>本船は、桁網を引き揚げて元稲府漁港に帰港し、甲板員Aは、救急車で病院へ搬送されたのち、心肺停止状態のため、ドクターヘリで別の病院へ搬送されたが、9日00時28分、死亡が確認され、死因は、溺水と検案された。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏、水温 約13℃</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船は、桁網を投入する際、船首甲板の右舷船首方に甲板員Bが、同船尾方に1人が、同左舷船尾方に甲板員Aが、船尾甲板左舷側に1人がそれぞれ配置に就いていた。</p> <p>船長は、操舵室内からは死角となって甲板員Aの姿は見えなかった。</p> <p>甲板員Aは、本年3月から本船に乗り組み、前職は水産加工場で勤務しており、漁船に乗り組むのは本船が初めてであった。</p> <p>甲板員Aは、救命胴衣、ウインドブレーカー、カップズボン、長靴、ゴム手袋及び帽子を着用していた。</p> <p>甲板員Aは、身長約175cmであり、本事故当時、体調不良等を訴</p>

	<p>えていなかった。</p> <p>甲板員 A は、ふだんから船首甲板の左舷船尾方で左舷側の棒を投入する作業を担当していた。</p> <p>本船の桁及び棒は、幅はそれぞれ約 271 cm、約 232 cm であり、桁の重量は約 300～350 kg であった。</p> <p>本船は、ふだんからブルワークに棒を乗せた際、鎖が甲板上に垂れ下がった状態となっており、甲板員それぞれが、桁網を投入する前、危険防止のため、鎖に引かれたり、巻き込まれたりしないように足元の鎖を桁網の上に乗せてから投入しており、船長は、甲板員 A に乗り組み当初からそのように手順を指導していた。</p> <p>本船は、ふだんから元稲府漁港沖において、1日5～6回桁網の投入及びえい網を繰り返す作業を行っていた。</p> <p>甲板員 A が投網作業を行っていた場所付近のブルワークの高さは、甲板上から約 73 cm であった。</p> <p>本事故当時には、波による船体動揺はなかった。</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>不明</p> <p>不明</p> <p>なし</p> <p>甲板員 A の死因は、溺水であった。</p> <p>本船は、元稲府漁港北東方沖において、桁網の投入作業中、甲板員 A が、桁網と共に落水したことから、死亡したものと考えられる。</p> <p>甲板員 A は、桁網を投入する際、甲板上に垂れ下がった鎖を桁網に乗せず、足元に鎖が残った状態で投入作業に当たったことから、鎖に両膝を引かれて桁網と共に落水した可能性があると考えられるが、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、本船が、元稲府漁港北東方沖において、桁網の投入作業中、甲板員 A が桁網と共に落水したため、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"> ・ 桁網の投入作業を行う際、甲板員は、甲板上及び足元に鎖が残っていないかどうか、指差し及び声出し確認を行い、船長は、各甲板員の準備完了の合図を受けた上で投入を行うなどの安全確認を徹底すること。