

船舶事故調査報告書

平成25年6月13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8月16日 06時05分ごろ
発生場所	北海道松前町清部漁港西方沖 松前町所在の清部港西防波堤灯台から真方位292° 7.5海里 (M) 付近 (概位 北緯41° 34.1′ 東経139° 50.9′)
事故調査の経過	平成24年8月20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 第三十八 ^{しゅんよう} 俊洋丸、127トン 124434、カネフジ冷蔵株式会社 32.00m (Lr) × 6.08m × 2.64m、鋼 ディーゼル機関、956kW、昭和55年2月
乗組員等に関する情報	船長 男性 44歳 六級海技士（航海） 免許年月日 平成20年9月10日 免状交付年月日 平成20年9月10日 免状有効期間満了日 平成25年9月9日 甲板員A 男性 46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9人が乗り組み、平成24年8月16日05時40分ごろ、北緯41度32.6分東経139度50.2分付近において、当日1回目のべにずわいがに延縄漁の揚げかご作業を終え、南からの強い潮流に北方へ流されながら、漁獲物の整理作業を行い、06時00分ごろ次の投げかご予定地点である北緯41度33.6分東経139度52.4分付近に向けて東進を始めた。 本船が東進を始めた頃、船尾甲板では乗組員による投げかごの準備作業が行われており、甲板員Aは、船尾甲板右舷側端の通路にある設置台に投げかご用ロープアンカーの設置を終えた後、設置台から船尾方の右舷側端の通路上に立っていたが、甲板員Bが、立っていたとこ

	<p>ろを甲板上高さ約 1.5 m の船尾囲い越しに目撃した。</p> <p>本船は、東進中、対地速力が約 10 ノットに達した 06 時 05 分ごろ、南からの大波が、右舷船尾の船尾囲いを越えて打ち込んだ。</p> <p>船尾で作業中の乗組員は、甲板員 A の姿が見えないことに気づき、甲板員 B が、本船船尾方の海上を見渡したところ、波間に仰向けに浮かんでいる甲板員 A を発見した。</p> <p>乗組員は、船尾甲板に設置された船橋に異常を知らせるブザーを鳴らし、通信士が船橋に走り、操舵室下段で甲板作業を終えて作業メモを記入していた船長及び操舵室上段で操船中の漁ろう長に対し、甲板員 A が海中転落した旨を報告した。</p> <p>本船は、左旋回して引き返し、バウデッキに集まって海上を捜索していた乗組員が海上に浮かんでいる甲板員 A を見付け、甲板員 A に約 5 m の距離まで接近して救命浮環を投じたが、波浪のために届かず、首から上だけを海上に出した状態となっていた甲板員 A は、06 時 10 分ごろ、北緯 41 度 34.1 分東経 139 度 50.9 分付近において、海中に没した。</p> <p>漁ろう長は、通信士に 118 番へ通報するように指示し、自身は船舶所有会社に事故を報告した。</p> <p>甲板員 A は、本船、日本水難救済会松前救難所所属船、海上保安庁の巡視船、航空機及びヘリコプター等により捜索が行われたものの発見されず、行方不明となり、後日、死亡認定によって除籍された。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 断続的な雨、風向 南南西、風力 3、視程 約 2 M</p> <p>海象：波向 南南西、波高 約 2.5 m、表面海水温度 約 24℃</p> <p>特記事項：松前町に強風及び波浪注意報発表中</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船では、漁場選定等の漁ろうの総指揮を漁ろう長が、甲板作業の指揮を甲板長が、救命胴衣の着用や危険な場所に立ち入らないように注意するなどの乗組員に対する安全指導を船長がそれぞれ担当していた。</p> <p>本船の船尾甲板右舷側端には幅約 80 cm の通路があり、同通路にある設置台付近から船首方には高さ約 50 cm のブルワークの上に高さ約 30 cm の鋼製手すりが設置されていたが、設置台付近から船尾方には同手すりが設置されていなかった。なお、船尾囲いは通路の船内側に位置していた。</p> <p>甲板員 A が立っていた設置台から船尾方の通路は、操業等の際に立ち入る必要がない場所であり、甲板員 A は、これまでに同所で小用をしているところを他の乗組員に何度か目撃されていた。</p> <p>船長は、舷側端で行われる投げかご用ロープアンカーの設置作業について、短時間の作業であり、本事故当時は時化^{しげ}の状況でもなかったため、危険な作業とは認識していなかった。</p> <p>甲板員 A は、本事故当時、カッパ上下、キャップ型の帽子、ゴム手</p>

	<p>袋及びゴム長靴を着用し、カッパ上衣に付いているフードをかぶっていた。なお、救命胴衣は着用していなかった。</p> <p>本船には、ベスト型の固定式救命胴衣が装備されていたが、船長は、本事故当日は平素に比べて船体動揺が大きい状態ではなく、気温が高い上、乗組員は断続的な雨のためにカッパ上衣を着用してフードをかぶっていたこともあり、救命胴衣を着用することを指示していなかった。</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>あり なし あり</p> <p>甲板員 A は、行方不明となり、後日、死亡認定によって除籍された。</p> <p>本船は、清部漁港西方沖を東進中、南からの波が右舷船尾に打ち込んだ際、甲板員 A が、船尾甲板右舷側端の手すりが設置されていない通路に立っていたことから、波を受けて落水したものと考えられる。</p> <p>甲板員 A は、本事故当時の海況及び甲板員 A の海中転落後の状況から、救命胴衣を着用していた場合、救助された可能性があると考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、清部漁港西方沖を東進中、南からの波が右舷船尾に打ち込んだ際、甲板員 A が、船尾甲板右舷側端の手すりが設置されていない通路に立っていたため、波を受けて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"> ・ 気温が高い時期の着用には負担の少ない膨張式の救命胴衣を備えるなどし、救命胴衣着用の徹底と適切な着用に関心を持つこと。