

## 船舶事故調査報告書

平成26年9月25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  | 乗組員行方不明   |
| 発生日時  | 平成25年6月28日 10時40分ごろ   |
| 発生場所  | 青森県階上町小舟渡漁港東方沖<br>階上町所在の階上灯台から真方位078°10.2海里（M）付近<br>（概位 北緯40°29.2′ 東経141°53.9′）   |
| 事故調査の経過   | 平成25年7月3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。<br>原因関係者としての船長からの意見聴取は、本人が行方不明のため行わなかった。  |
| 事実情報<br>船種船名、総トン数<br>船舶番号、船舶所有者等<br>L×B×D、船質<br>機関、出力、進水等 | 漁船 第二十五天裕丸、9.93トン<br>AM2-6355（漁船登録番号）、個人所有<br>13.12m（Lr）×3.15m×1.08m、FRP<br>ディーゼル機関、257.40kW、昭和55年1月<br>第212-9648号（船舶検査済票の番号）   |
| 乗組員等に関する情報  | 船長 男性 61歳<br>一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定<br>免許登録日 平成8年5月8日<br>免許証交付日 平成22年5月24日<br>（平成28年5月7日まで有効）<br>甲板員 男性 57歳<br>海技免状等 なし   |
| 死傷者等  | 行方不明 1人（船長）   |
| 損傷  | プロペラ翼に欠損及び曲損  |
| 事故の経過   | 本船は、船長及び甲板員が乗り組み、小舟渡漁港東方沖の漁場において、たこ籠漁の操業を開始した。<br>本船のたこ籠漁では、直径約15mm、長さ約1,500～1,600mのロープを幹縄とし、幹縄の両端には、直径約15mm、長さ約100～120mの瀬縄をつなぎ、瀬縄の海底側には重さ約35kgの四爪錨を取り付けており、幹縄には約15m間隔で直径約10mmの枝縄を約80～100本接続し、各枝縄の先端にたこ籠を取り付けていた。<br>船長は、‘前部甲板の右舷側ブルワーク上に設置した木製の台’（以下「リモコン台」という。）に遠隔操縦のリモコン（以下「本件リモ |

|               |   |
|---------------|---|
|               | <p>コン」という。)を置き、本船を微速で北進させながら、‘リモコン台の船首方に設置された揚縄機’（以下「ラインホーラ」という。）を使用して揚げ籠を開始した。</p> <p>船長は、ラインホーラの船尾側に立ち、ラインホーラで瀬縄及び幹縄を巻き取り、たこ籠を約70個揚収したところ、たこ籠と錨（以下「本件錨」という。）が絡んだ状態で揚がって来たので、本件錨をリモコン台の船首側のブルワーク上に置き、巻き取った幹縄を海に戻しながら、絡みをほどく作業を行った。</p> <p>甲板員は、前部甲板の中央部で左舷側を向き、揚収したたこ籠からたこを外す作業を行っていたとき、平成25年6月28日10時40分ごろ、階上灯台から真方位078°10.2M付近において、「ガン」という音が聞こえたので、振り返ったところ、船長が落水し、本件錨及び本件リモコンがリモコン台ごとなくなっていることに気付いた。</p> <p>甲板員は、本船の右舷方の海面に浮いていた船長からクラッチを切れと言われ、操舵室に入ってクラッチを切ろうとしたが、今まで操船を行ったことがない上、操舵装置が遠隔操縦に設定されており、各種スイッチを押したり、クラッチレバーを操作したりしても全く反応がなかったが、しばらくして行きあしが止まったように感じた。</p> <p>甲板員は、前部甲板に戻り、本船の右舷方約2～3mの海面に浮いていた船長に向けて付近にあったロープを投げ、船長は、ロープにつかまっていたが、その後、疲れたと言ってロープから手を離れた後、仰向けの状態で動かなくなり、本船が、徐々に風や波浪の影響で船長から離れていったので、携帯電話で110番に通報した。</p> <p>八戸海岸用無線局は、警察から連絡を受け、本船を無線で呼び出したが、応答がなく、また、船長の所属漁業協同組合も船長の携帯電話に連絡したが、応答がなかったので、甲板員の携帯電話に連絡したところ、甲板員から船長が落水し、本事故発生場所付近で漂流している旨を聴取した。</p> <p>本船は、捜索中の僚船に発見され、僚船乗組員の操船で小舟渡漁港に帰り、後日、潜水士の調査により、プロペラ軸に幹縄が絡んでおり、また、プロペラ翼にも欠損が生じていることが確認されたが、瀬縄に取り付けられていた本件錨は発見できなかった。</p> <p>船長は、海上保安庁の巡視船艇及び航空機、僚船などによる捜索が4日間にわたって行われたが、発見されず、行方不明となった。</p> |
| <p>気象・海象</p>  | <p>気象：天気 曇り、風向 東南東、風力 3～4、視界 良好<br/> 海象：波向 東、波高 約1.5m、海面水温 約17℃</p>   |
| <p>その他の事項</p> | <p>甲板員によれば、本船のたこ籠漁は、投げ籠を北方から南方に向け、揚げ籠を南方から北方に向けて行っていたが、時折、潮流の影響で錨とたこ籠が絡んだ状態で揚収されることがあり、船長がいつも絡</p>  |

|  |   |
|--|---|
|  | <p>みをほどく作業を行っていた。</p> <p>本船には、以前、無線装置が装備されていたが、船長が、夏場からのいか釣り漁に備え、他の漁船に付け替えていた。</p> <p>船長は、黄色の上下の合羽、ゴム長靴及びゴム手袋を着用し、帽子を被<sup>かぶ</sup>っており、合羽の下に救命胴衣を着用していた。</p> <p>甲板員は、上下の合羽、ゴム長靴及びゴム手袋を着用し、合羽の上に救命胴衣を着用していたが、本事故発生前、暑くなってきたので、脱いでいた。</p> <p>本船には、救命浮環が装備されており、甲板上には、漁具のボンデンなどが多数置かれていた。</p> <p>船長の携帯電話は、操舵室に置かれていた。</p> <p>船長は、持病はなく、健康状態は良好であった。</p> |
| <p><b>分析</b></p> <p>乗組員等の関与<br/>船体・機関等の関与<br/>気象・海象の関与<br/>判明した事項の解析</p> | <p>不明<br/>あり<br/>不明</p> <p>船長は、行方不明となった。</p> <p>本船は、小舟渡漁港東方沖において、微速で北進してたこ籠漁の揚げ籠作業中、たこ籠と本件錨が絡んだ状態で揚がって来たので、船長が、本件錨をリモコン台の船首側のブルワーク上に置き、巻き取った幹繩を海に戻しながら、絡みをほどく作業を行っていた際、幹繩がプロペラ軸に絡んだことから、幹繩が緊張し、幹繩に引かれて落水した可能性があると考えられる。</p>   |
| <p><b>原因</b></p>   | <p>本事故は、本船が、小舟渡漁港東方沖において、微速で北進してたこ籠漁の揚げ籠作業中、たこ籠と本件錨が絡んだ状態で揚がって来たので、船長が、本件錨をリモコン台の船首側のブルワーク上に置き、巻き取った幹繩を海に戻しながら、絡みをほどく作業を行っていた際、幹繩がプロペラ軸に絡んだため、幹繩が緊張し、幹繩に引かれて落水したことにより発生した可能性があると考えられる。</p>  |
| <p><b>参考</b></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"> <li>・乗船者が落水した際には、直ちに救命浮環などの浮体を海面に投下すること。</li> <li>・暴露甲板で作業を行う際は、命綱又は安全ベルトを使用することが望ましい。</li> </ul>   |