

船舶事故調査報告書

平成26年12月4日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 庄 司 邦 昭（部会長）
 委員 小須田 敏
 委員 根 本 美 奈

| | |
|--|---|
| 事故種類 | 乗組員死亡 |
| 発生日時 | 平成26年2月24日 02時00分ごろ |
| 発生場所 | 京都府京丹後市経ヶ岬北北東方沖 経ヶ岬灯台から真方位016°15.6海里（M）付近 （概位 北緯36°01.7′ 東経135°18.7′） |
| 事故調査の経過 | 平成26年2月25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 第五十八千歳丸、44.47トン 119746、個人所有 29.30m×4.78m×1.96m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数310、昭和56年7月25日 |
| 乗組員等に関する情報 | 船長 男性 66歳 五級海技士（航海）（旧就業範囲） 免許年月日 昭和42年8月4日 免状交付年月日 平成21年2月27日 免状有効期間満了日 平成26年10月28日 機関員 男性 43歳 免状 なし 甲板員A 男性 28歳 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、甲板員A、甲板員B、機関長及び機関員が乗り組み、経ヶ岬北北東方沖において、船長が単独で操船に当たり、全速力前進より少し減速し、約9ノットの対地速力により、左掛け回しによる11回目の操業を始め、左縄及び袋網を投入した後、右縄を投入しながら、自動操舵として北東進していた。 船長は、機関長を船尾甲板の右舷側に、甲板員Bを船首甲板の左舷側にそれぞれ配置し、次に投入する縄及び網を支障なく繰り出させるため、‘船首甲板右舷側の縄置き台上の縄を右舷舷縁に立てたポール（以下「本件ポール」という。）の上端を越えて外側に配置する作業’ |

| | |
|---------------|--|
| | <p>(以下「本件作業」という。)を機関員及び甲板員Aに行わせていた。</p> <p>機関員は、本船が右繩を長さ約450mまで繰り出して北東進中、舷縁下約80cmの舷側から約1.5m離れた上甲板上に立ち、舷側に沿うように網を整えていた際、甲板員Aが、‘舷縁の内側のステップ’(以下「本件ステップ」という。)上で本件ポールの船首側において、海側を向いて立ち、本件作業を行っているところを見て危ないぞと言おうとした矢先、平成26年2月24日02時00分ごろ、甲板員Aが、舷縁越しに前のめりの体勢で海に転落した。</p> <p>船長は、船首甲板から大声が聞こえたので、操舵室右舷側から見下ろした際、海面に流れていく網が見え、すぐに機関を停止し、操舵室の右舷窓から、なんで網が流れているのかと叫んだところ、機関員から大声で甲板員Aが転落した旨の返事があり、甲板員Aが転落したことを知った。</p> <p>船長は、乗組員が転落した旨の通報を携帯電話で118番へ、漁業無線で僚船へそれぞれ行い、落下した網を引き揚げ、投入中の網を巻き揚げた後、駆けつけた僚船の支援を受けて甲板員Aの捜索を行っていたところ、26日06時15分ごろ、僚船の引く網により、甲板員Aの遺体が揚収された。</p> <p>甲板員Aは、溺死と検案された。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、付図2 GPSプロッター画面上の航跡、付図3 本船乗組員の配置、写真1 本事故発生時の本件作業中の体勢、写真2 通常時の本件作業中の体勢 参照)</p> |
| <p>気象・海象</p> | <p>気象：天気 晴れ、風 穏やか、視界 良好</p> <p>海象：潮汐 下げ潮の末期、波高 約0.5m～1.0m、海水温度 約11℃</p> |
| <p>その他の事項</p> | <p>本船は、11月上旬から翌年3月20日までの間、かに底引き網漁に従事しており、荒天時を除き、01時00分ごろに出港し、左掛け回しによる1回約2時間30分の操業を約10回～13回行った後、翌日15時00分ごろに帰港する操業を繰り返していた。</p> <p>本件ポールは、舷縁に設置され、直径約7cm、高さ約76cmのステンレス製内側ポール(以下「内ポール」という。)及び直径約10cm、高さ約97cmのプラスチック製外側ポール(以下「外ポール」という。)から成り、繩を海に確実に送出するためのほか、本件作業を行う乗組員が、海側を向いて本件ポールを体の正面にすれば、海中転落を防止することに効果があった。</p> <p>本件ステップは、舷縁より約27cm下方に位置し、幅約30cmであり、上甲板が本件ステップより約53cm下方に位置していた。</p> <p>甲板員Aは、平成25年6月に漁船の乗組員として初めて本船に乗船し、11月8日から、かに底引き網漁に従事しており、機関員から</p> |

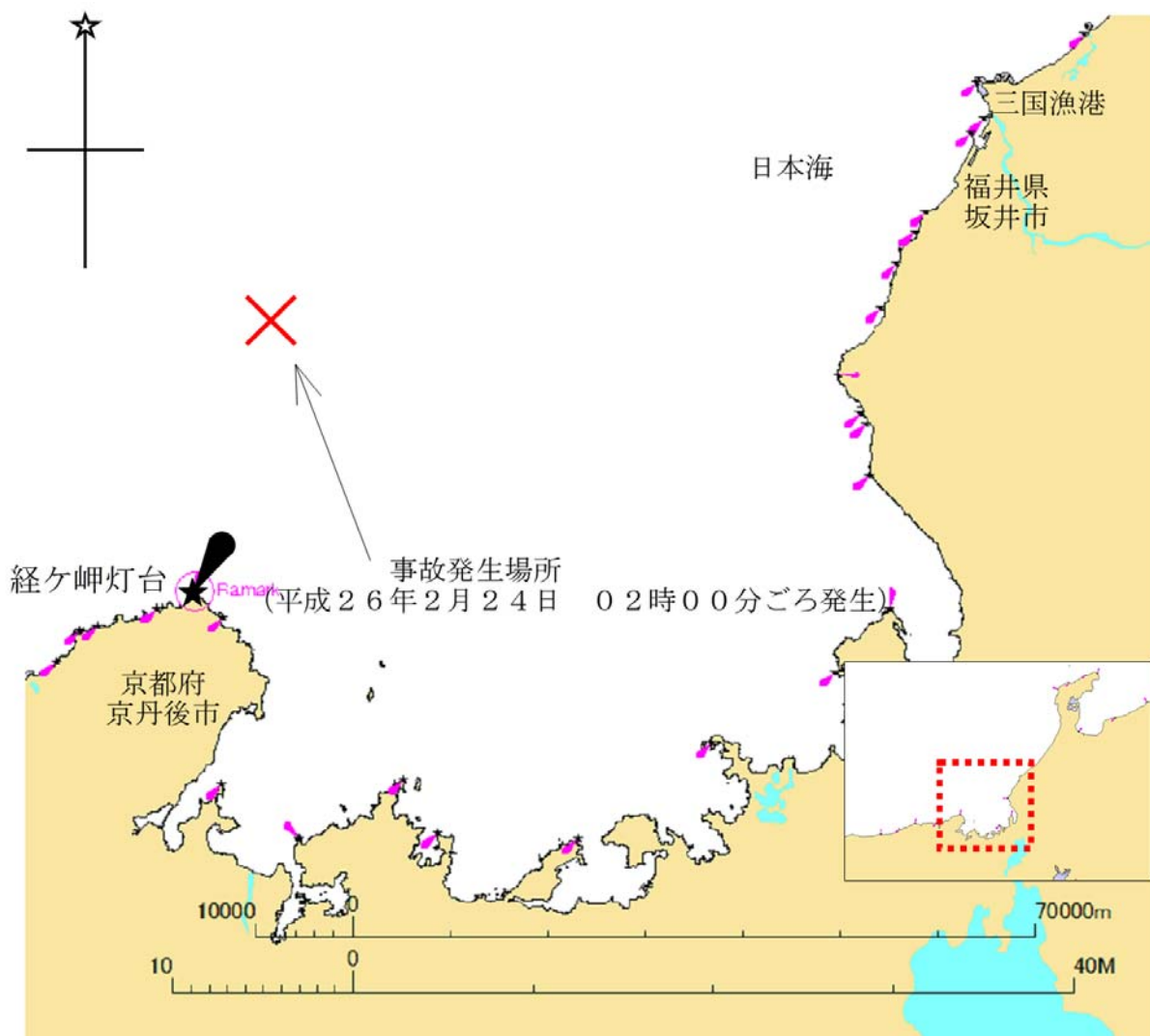
| | |
|---|---|
| | <p>指導を受けながら、網を投げ入れたり、次の操業に使用する網の準備を行ったりしていたが、一通り作業に習熟するには、一般に最低でも約3年間掛かるとされていた。</p> <p>船長は、操業中には操船に専念しており、甲板員Aが、乗船後、幾度も本件作業を経験したので、慣れてきているものと思い、本件作業中における指導を機関員に任せていた。</p> <p>本船では、本件作業に従事する乗組員が救命胴衣を着用していなかったが、船長は、乗組員に対し、救命胴衣を着用するよう、何度か指示したことがあったものの、僚船の乗組員が救命胴衣を着用していることを見たことがなく、本件作業を行うことが困難になることもあり、注意しても無駄であると思っていた。</p> <p>船長及び機関員は、波浪等による船体の動揺を感じていなかった。</p> <p>機関員は、甲板員Aが、疲労が蓄積しているようには見えていなかった。また、甲板員Aが転落する際、体のバランスを崩したように見えた。</p> <p>甲板員Aは、上下セパレートの青色の合羽及びゴム手袋を着用し、野球帽をかぶり、長靴を履いていた。</p> <p>甲板員Aは、泳ぐことができた。</p> |
| <p>分析</p> <p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析</p> | <p>船長 あり、機関員 なし、甲板員A なし なし なし</p> <p>甲板員Aは、溺死した。</p> <p>本船は経ヶ岬北北東方沖を投縄しながら北東進中、本件ステップ上で本件ポールの船首側において、海側を向いて立ち、本件作業を行っていた甲板員Aが、落水したことから、死亡するに至ったものと考えられる。</p> <p>甲板員Aは、溺水したものと考えられるが、溺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>船長は、甲板員Aが、乗船後、幾度も本件作業を経験したので、慣れてきているものと思い、本件作業中の指導を機関員に任せており、また、何度か救命胴衣の着用を指示したことがあったものの、乗組員が行う本件作業が困難になることもあり、注意しても無駄であると思い、救命胴衣の着用の指示を徹底していなかった可能性があると考えられる。</p> |
| <p>原因</p> | <p>本事故は、夜間、本船が経ヶ岬北北東方沖を投縄しながら北東進中、本件ステップ上で本件ポールの船首側において、海側を向いて立ち、本件作業を行っていた甲板員Aが落水したため、発生したものと考えられる。</p> |
| <p>参考</p> | <p>船長は、今後、操業中には、乗組員に必ず救命胴衣を着用させるこ</p> |

とにした。

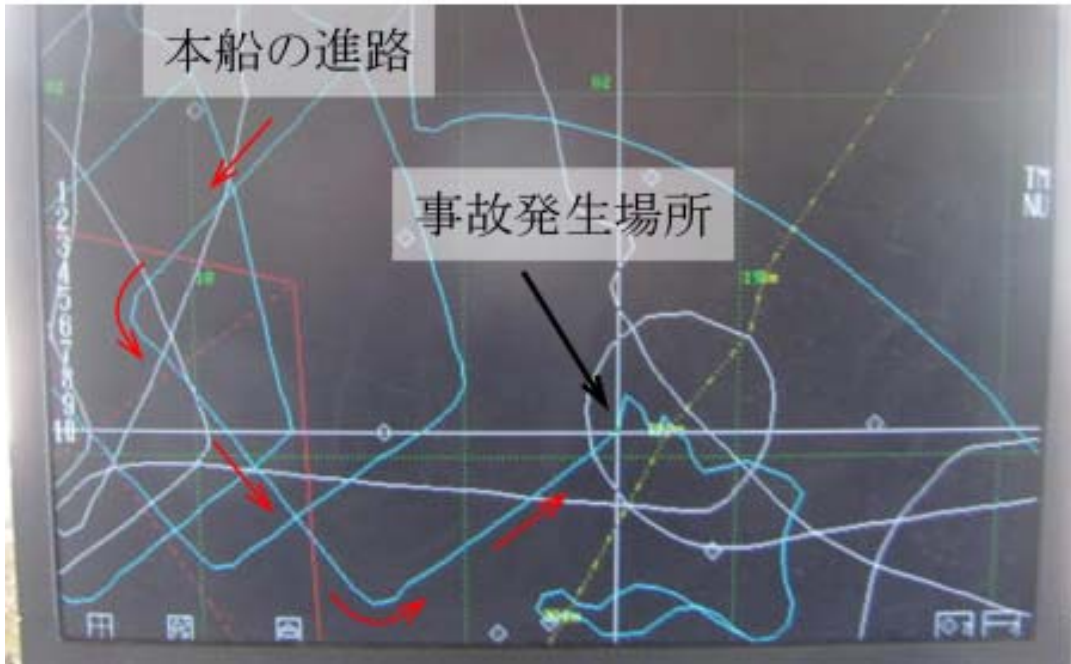
今後の同種事故等の再発防止に役立つ事項として、次のことが考えられる。

- ・ 船長は、操業中の救命胴衣の着用について、指導を徹底すること。
- ・ 漁業協同組合は、所属漁船に対し、同種事故の再発を防止するため積極的に関与し、安全講習会を実施するなどして安全意識の向上を図ること。
- ・ 本件作業を行う場合、本件ステップには立たず、上甲板において、本件ポールが体の正面になるように立つよう、指導を徹底すること。
- ・ 本件作業が上甲板に立った状態においても可能となるよう、内ポールを適切な高さに切断しておき、本件作業を終えた後、外ポールをかぶせて高さの調整を可能とするなどの設備を改善することが望まれる。

付図1 事故発生経過概略図



付図2 GPSプロッター画面上的航跡



付図3 本船乗組員の配置

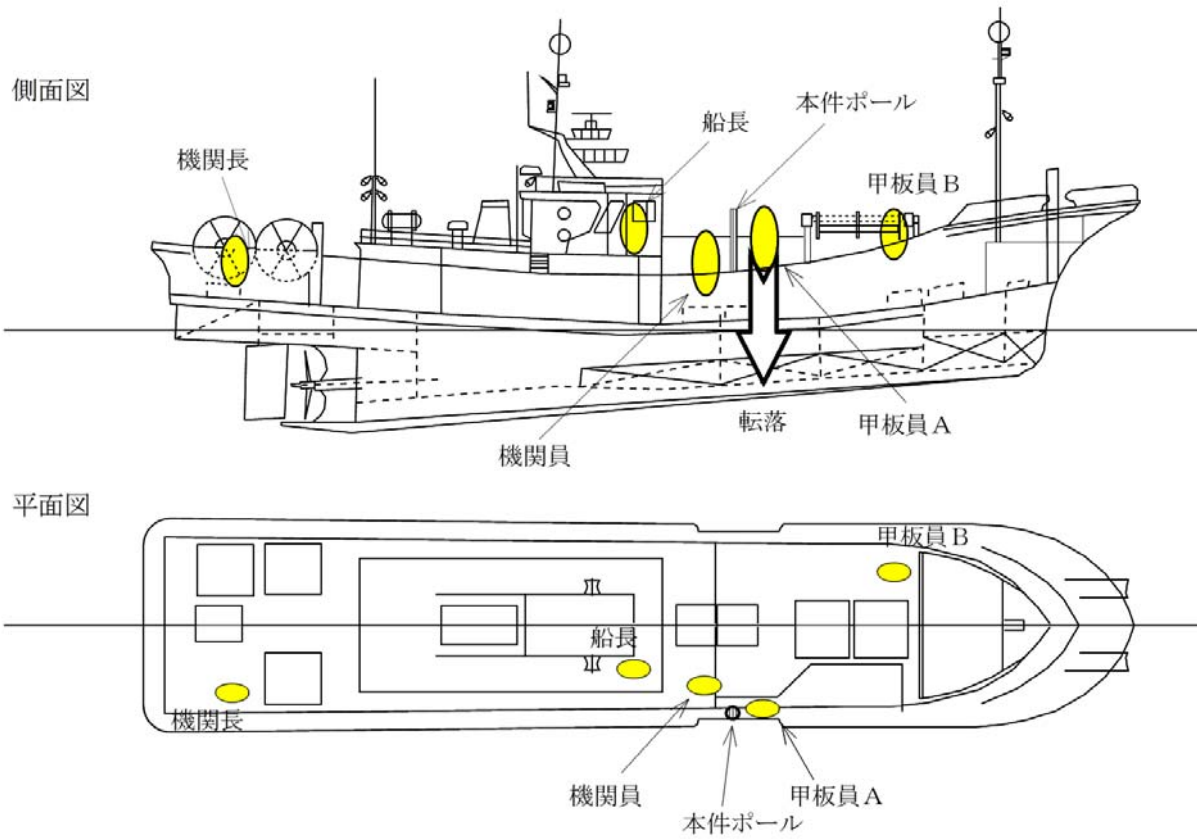


写真1 本事故発生時の
本件作業中の体勢



写真2 通常時の
本件作業中の体勢

