

## 船舶事故調査報告書

平成27年9月3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9月28日 09時24分ごろ
発生場所	北海道紋別市紋別港東方沖 紋別灯台から真方位097.5° 11.3海里付近 (概位 北緯44° 19.87′ 東経143° 36.51′)
事故調査の経過	平成26年9月30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 第三十一 <sup>えびす</sup> 恵比須丸、14トン HK2-23100（漁船登録番号）、個人所有 17.58m (Lr) × 4.57m × 1.45m、FRP ディーゼル機関、569.98kW、平成16年11月 第202-8003号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 男性 51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3年3月22日 免許証交付日 平成23年1月31日 (平成28年3月21日まで有効) 甲板員A 男性 20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、船長及び甲板員Aほか4人（以下「甲板員B」、「甲板員C」、「甲板員D」及び「甲板員E」という。）が乗り組み、紋別港東方沖において、ほたて貝桁網漁の操業を行った。 本船は、「八尺」と呼ばれる鉄製桁（以下「本件桁」という。）、ほたて貝が入る袋状の網及び鉄製の棒（以下「本件棒」という。）から構成される桁網2台を備えていた。 本船は、船首甲板左右のブルワーク上に、桁網の本件桁を船首側に、本件棒を船尾側にそれぞれ載せ、甲板員が2人1組となって船首甲板の船首側及び船尾側にそれぞれ配置につき、船長による汽笛の合図により桁網を右舷側、左舷側の順に船内側から起こ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操業を行

	<p>っていた。</p> <p>本船は、本事故当日4回目のえい網を行うため、船長が操舵室で操船に当たり、船首甲板には、甲板員Aが右舷船尾側に、甲板員Bが右舷船首側に、甲板員Cが左舷船尾側に、甲板員Dが左舷船首側にそれぞれ配置についたほか、甲板員Eが船尾甲板の右舷側に配置につき、左右両舷のブルワークに桁網を載せた状態で、対地速力約14ノットで東進した。</p> <p>船長は、GPSプロッターにより桁網を投入する位置を確認していた際、平成26年9月28日09時24分ごろ、船体に波を受けた衝撃で本件棒が海中に落下したように感じたので減速したところ、甲板員Dから甲板員Aが落水した旨の報告を受けた。</p> <p>船長は、すぐにGPSプロッターで時刻及び現在位置を確認して無線で僚船に連絡するとともに、後方の海面で浮いている甲板員Aに向けて本船を反転させて救助に向かった。</p> <p>本船は、救命浮環を投げるとともに、甲板員Cが海中に飛び込んだが、波浪により救助活動が難航し、その後、甲板員Aの姿が見えなくなった。</p> <p>甲板員Aは、本船、来援した僚船及び巡視船等による捜索が行われたが発見されず、行方不明となり、12月5日、北海道湧別町湧別漁港沖において、航行中の漁船により漂流遺体が発見され、後日、DNA鑑定の結果、甲板員Aであることが確認されたが、死因は特定されなかった。</p> <p>(付図1 事故発生場所概略図 参照)</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風向 南南西、風力 5、視界 良好</p> <p>海象：波高 約1.5～2.0m、水温 約16℃</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長は、本事故時、操舵室内からは死角となって甲板員Aの姿が見えなかった。</p> <p>船長は、本事故後、右舷側の本件棒がブルワークの固定具から外れて船外側に垂れ下がった状態となっていることを確認した。</p> <p>甲板員Aは、平成26年3月から本船に乗り組み、本事故当時、体調不良等を訴えていなかった。</p> <p>甲板員Aは、救命胴衣、カッパ上下及びゴム手袋を着用し、長靴を履いていた。</p> <p>甲板員Aは、桁網を海中に投入する際、ふだんから船首甲板の右舷船尾側で右舷側の本件棒を投入する作業を行っていた。</p> <p>甲板員Aが投入作業に当たっていた場所付近のブルワークの高さは、膝上ぐらいの高さであった。</p> <p>船長は、出港時には波が穏やかだったが、操業中、次第に波が高くなったことを感じていた。</p> <p>本船は、9月28日05時00分ごろ、僚船13隻と共に紋別港を</p>

	出港し、ふだんから船団で操業を行っており、操業中に気象状況が悪化した場合の操業中止判断は、船団長及び副船団長に委ねられていた。
<b>分析</b> 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	不明 不明 あり 甲板員Aの死因は、特定されなかった。 本船は、紋別港東方沖を東進中、船首甲板の右舷船尾側で本件棒を投入しようとして待機していた甲板員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。 甲板員Aは、船体に波を受けた際、船体動揺により落水して死亡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。
<b>原因</b>	本事故は、本船が、紋別港東方沖を東進中、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。
<b>参考</b>	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。 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 甲板員は、漁場移動中に甲板上で待機する際、ブルワークの手すり等につかまり、しゃがんだ姿勢をとるなどして海中転落を防止するための安全対策を徹底すること。</li> <li>・ 気象状況が悪化する状況の際は、早めに操業を中止して帰港することが望ましい。</li> </ul>

付図1 事故発生場所概略図

