

## 船舶事故調査報告書

平成28年2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8月13日 08時50分（船内使用時09時50分）ごろ
発生場所	南鳥島北東方沖 南鳥島から真方位051° 3,004海里（M）付近 （概位 北緯27° 45.0′ 東経158° 16.7′）
事故の概要	漁業調査船第二勇新丸は、鯨の目視による探索調査中、航海士が落水して死亡した。
事故調査の経過	平成26年8月14日、本事故の調査を担当する主管調査官（横浜事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。 原因関係者としての航海士からの意見聴取は、本人が本事故で死亡したため、行わなかった。
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	漁業調査船 第二勇新丸、747トン 137139、共同船舶株式会社 63.94m (Lr) × 10.80m × 5.28m、鋼 ディーゼル機関、3,900kW、平成14年6月
乗組員等に関する情報	船長 男性 42歳 三級海技士（航海） 免許年月日 平成4年8月20日 免状交付年月日 平成23年11月10日 免状有効期間満了日 平成29年8月19日 航海士A 男性 34歳 二級海技士（航海） 免許年月日 平成18年6月7日 免状交付年月日 平成23年3月28日 免状有効期間満了日 平成28年6月6日
死傷者等	死亡 1人（航海士A）
損傷	なし
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 東北東、風力 3、視程 約7M 海象：うねり 波向北東、波高約1.0m、水温 約28.8℃
事故の経過	本船は、鯨類目視調査船として、船長及び航海士Aほか15人が乗り組み、平成26年8月1日宮城県仙台塩釜港を出港し、3日南鳥島

北東方沖の調査海域に到着して調査を開始した。

本船は、13日約10.7ノットの対地速力でその日の調査針路141°（真針路）で航行しながら船橋上部見張り台で船長が、最上部見張り台で乗組員の1人（以下「見張り員」という。）が、それぞれ鯨の目視による探索調査を行っていた。

見張り員は、09時48分（船内使用時、以下同じ。）ごろ、船体中央部付近の右舷側で発生した水音に気づき、同部の舷側から約2～3mの所に白い泡でできた丸い波紋のようなものを見つけた。

船長及び見張り員は、右舷舷側付近を注視していたところ、約6秒後、右舷船尾約10～15mの所に人が仰向けの状態で体全体を見せて浮き上がってきたのを認めた。

船長は、乗組員が落水したことを知り、船内指令で右舵一杯及び救命浮環投下を指示した。

船長は、船橋上部見張り台の操縦席で機関を半速力前進として船尾方を確認したところ、落水者が、右舷船尾約30mに肩より上を海面上に出し、両手を広げて浮かんでいる様子を認め、機関を低速力前進として作業艇降下準備を発令し、再び救命浮環投下を指示した。

船長は、落水者が、本船の右舷船尾30°100m付近に見える位置になった時、両手を広げて冷静に浮いているように感じ、駆けつけた機関士が船尾にあった救命浮環を投下したのを見た。

船長は、その後、本船が、風上に回り込み、落水者が右舷船尾60°150～200m付近に見える位置となって旋回を始めた頃、落水者が突然泳ぎ始めたように感じたが、数回手を回したのち動きを止め、手を広げた状態で足の方から沈んでいくのを認め、09時50分ごろ姿を見失った。

本船は、09時52分ごろ落水者の姿を見失った場所の北西約0.2Mにて機関を停止し、付近を監視した。

本船は、09時54分ごろ乗組員の人員確認が行われ、船橋当直中であつた航海士Aの姿が船橋及び船内に見当たらないことから、落水者が航海士Aであることが判明した。

本船乗組員は、航海士Aが落水したところを誰も見ておらず、船内のどこから転落したのかも明らかにすることができなかった。

航海士Aは、船橋当直中で、救命胴衣を着用しておらず、会社指定の長袖の作業服と長ズボンを着用し、スニーカーを履いていた。

船長は、10時00分ごろ船舶所有者に落水事故発生の連絡と状況説明を行い、海上保安庁に本事故発生の通報を行った。

本船は、海上保安庁と連絡を取りながら、航空機及び巡視船並びに海上自衛隊の航空機と共に捜索を行い、16日の日没まで捜索を続け、その後、来援していた僚船と連携を取って捜索を続けたが、航海士Aを発見できず、20日の日没をもって捜索を終了し、現場海域を

	<p>離れた。</p> <p>航海士 A は後日、死亡届により除籍された。</p>
その他の事項	<p>本船は、船首楼に捕鯨用の砲台及び油圧ウインチ等を備え、‘船体中央部前寄りに配置された居住区用構造物’（以下「甲板室」という。）の上部に船橋及び見張り台等が設けられ、船尾にポートデッキが配置されていた。</p> <p>船橋甲板は、甲板室の最上部に当たり、海面からの高さが約 8 m あった。</p> <p>船橋上部には、船橋の上段に船橋上部見張り台が、海面から約 20 m の高さに最上部見張り台がそれぞれ設けられ、船橋後部に設けられた階段から昇り降りするようになっていた。</p> <p>本船は、船橋甲板及び船尾のポートデッキ周辺に高さ約 1 m のハンドレールが全周にわたって設置され、甲板室と左右両舷側との間に幅約 2.2 m の通路があり、舷側は高さ約 80～95 cm のブルワークで囲まれていた。</p> <p>本船は、可変ピッチプロペラを有する推進装置を備え、操舵室又は船橋上部見張り台で操縦できるようになっていた。</p> <p>航海士 A は、学校を卒業後本船の所有会社に入社し、約 14 年間同社の関係船舶に乗船しており、平成 26 年 5 月 12 日から本船に乗船し、北西太平洋における鯨類捕獲調査を 1 航海終えたあとだった。</p> <p>航海士 A は、本事故当日、06 時 00 分～12 時 00 分が当直時間で、05 時 30 分～40 分ごろに当直交代を行った際、他の航海士及び船長等と会話を交わしていたが、特に変わったところはなく、健康状態にも問題はなさそうであった。</p> <p>航海士 A は、本事故当時、1 人で船橋当直についていたが、当直中に船橋の外に出て行うような作業予定はなく、本事故発生の約 1 時間前に当直をしながら双眼鏡で鯨を探索している後ろ姿を船長が見ていた。</p> <p>航海士 A は、身長が約 183 cm あり、酒は少量たしなむ程度であった。</p> <p>(写真 1 本船の外観、写真 2 本船の上甲板の状況 (左側) 参照)</p>
分析	<p>乗組員等の関与 不明</p> <p>船体・機関等の関与 不明</p> <p>気象・海象等の関与 不明</p> <p>判明した事項の解析</p> <p>航海士 A は、南鳥島北東方沖において、落水後に行方不明となり、後日、除籍された。</p> <p>本船は、南鳥島北東方沖を南東進中、航海当直についていた航海士 A が、落水したことにより発生したものと考えられるが、その状況を</p>

	<p>明らかにすることはできなかった。</p> <p>航海士 A は、救命胴衣を着用していれば、救助された可能性があると考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、本船が南鳥島北東方沖を南東進中、航海士 A が落水したことにより発生したものと考えられる。</p>

写真 1 本船の外観



写真 2 本船の上甲板の状況（左側）

