

船舶事故調査報告書

平成28年2月25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11月6日 06時32分ごろ
発生場所	石川県金沢港西方沖 金沢港西防波堤灯台から真方位277°41.1海里（M）付近 （概位 北緯36°43.2′ 東経135°45.2′）
事故の概要	漁船福栄丸は、かにかごを投入しながら北東進中、乗組員1人が落水して死亡した。
事故調査の経過	平成26年11月7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 福栄丸、9.7トン IK2-5212（漁船登録番号）、有限会社福田水産 14.99m（Lr）×3.80m×1.22m、FRP ディーゼル機関、540kW、平成4年6月15日 第244-15620号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 男性 52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 昭和63年2月22日 免許証交付日 平成24年10月29日 （平成30年2月21日まで有効） 甲板員A（インドネシア共和国籍） 男性 19歳
死傷者等	死亡 1人（甲板員A）
損傷	なし
気象・海象	気象：天気 雨、風向 東、風速 約7m/s、視界 良好 海象：潮汐 下げ潮の末期、波高 約0.5m、海水温度 約19℃ 日出時刻：06時25分
事故の経過	本船は、船長、甲板員Aほか4人（日本国籍2人、インドネシア共和国籍2人（技能実習生））が乗り組み、金沢港西方沖において、船長が単独で操船に当たり、平成26年11月6日06時10分ごろ、いつものように約8～9ノット（kn）の対地速力で、北東進しながら2連目のかにかごの投入を始めた。 本船は、甲板員Aほか2人（以下「甲板員B」及び「甲板員C」と

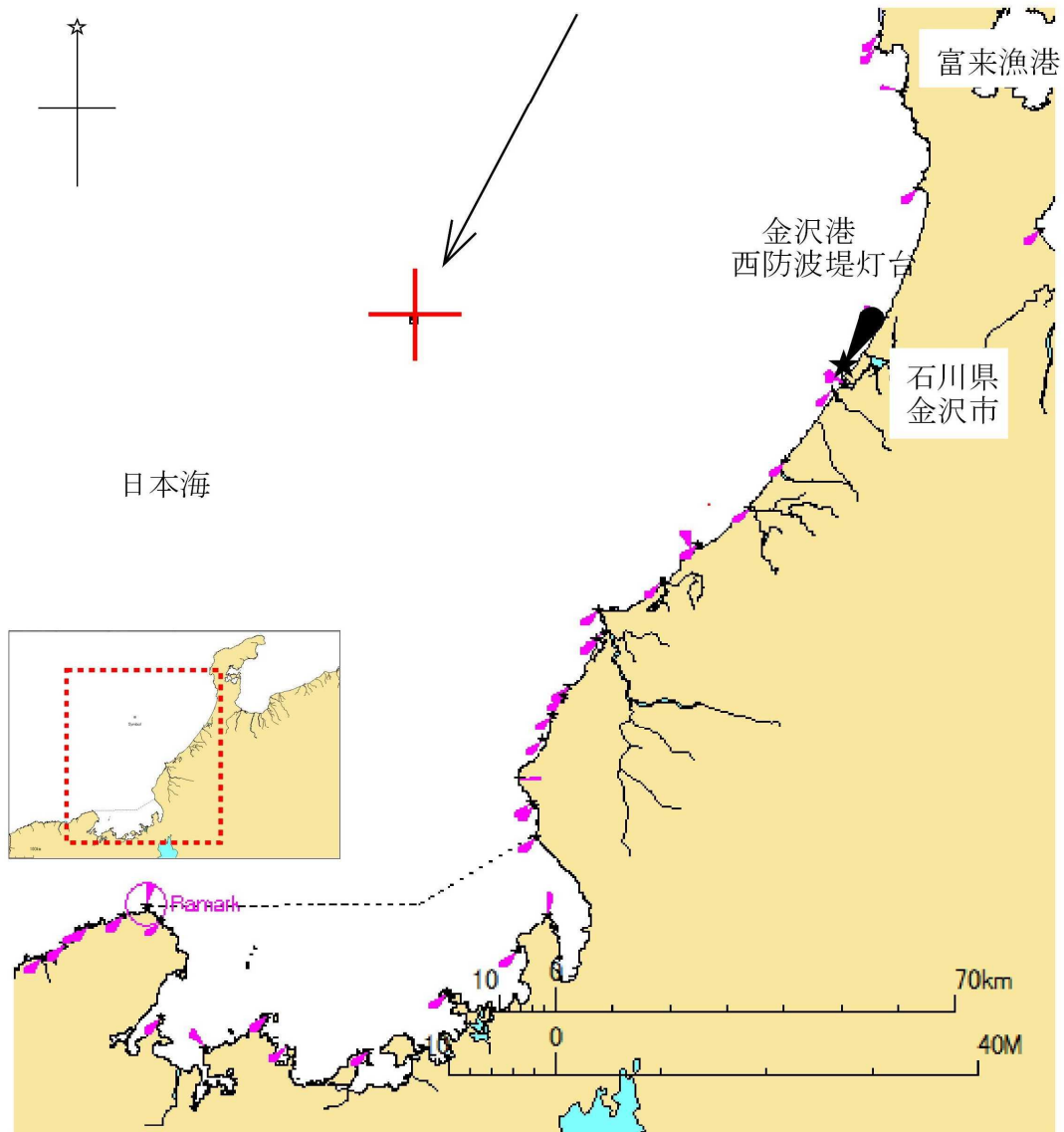
	<p>いう。)が船尾甲板左舷側から約1.5m間隔で船尾方を向いて配置につき、甲板員Cが幹繩にかにかご付きの枝繩をつないで同かごの口ひもを締め、甲板員Bが左舷舷縁付近の甲板員Aにかにかごを転がして渡し、甲板員Aが、‘左舷舷縁にかにかごを載せ、1分間に約4～5個のペースで同かごの投入作業’（以下「本件作業」という。）を行っていた。</p> <p>甲板員Bは、約50個のかにかごの投入を終えた06時32分ごろ、甲板員Aが、ブルワークのメインレール（甲板上高さ約50cm、幅約15cmの平板、以下「本件ステップ」という。）に右足を乗せ、枝繩を跨いだ体勢で前屈みになって船外に身体を乗り出していることに気付いたが、声を掛ける間もなく、枝繩に足をとられるようにして落水するのを目撃した。</p> <p>船長は、叫ぶ声を聞いて何事かと思い、船尾方を振り向くと、落水した甲板員Aを認めた。</p> <p>船長は、機関を中立として操業を中断し、船尾甲板に赴いて幹繩をつかみ、約1～2分間幹繩を手繰り寄せたものの、甲板員Aが見えてこなかったため、ウインチを使用して幹繩を巻き揚げ、3～4個のかにかごを引き揚げたが、甲板員Aを発見できなかった。</p> <p>船長は、会社に本事故の発生を連絡するとともに海上保安庁に通報した。</p> <p>本船は、12時ごろまで捜索に当たったが、甲板員Aを発見することができず、漁船20隻、海上保安庁の航空機及び巡視船と共に、11月8日15時ごろまで捜索を続けた。</p> <p>甲板員Aは、後日、死亡が認定された。</p> <p>(付図1 事故発生場所概略図、付図2 本船乗組員の配置 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船は、毎年3月～11月まで月に約8日間、ベにずわいがに漁に従事し、本事故当時、11月5日夕刻に出航して操業を行い、約1.5tの漁獲を得ており、3連目のかにかごを投入後、6日夕刻に帰港する予定であった。</p> <p>本船では、直径約24mm、長さ約6,000mの幹繩に約60m間隔で、直径約12mm、長さ約6mの枝繩を100本取り付け、それぞれの枝繩に、直径及び高さが共に約75cmの円筒形で重さが約15kgのかにかごを1個つないでいた。</p> <p>甲板員Aは、船尾甲板後部にコイルダウンした幹繩を、左舷側の舷縁上に立てたスタンスの船首側から投入していた。</p> <p>甲板員Bは、本事故時、甲板員Aが、枝繩を跨いで本件ステップに右足を乗せて立ち、幹繩の絡みを解いていたのではないかと本事故後に思った。</p> <p>甲板員Aは、技能実習生であり、平成26年8月から本船に甲板員として乗り組み、本事故当日まで延べ約20日間の操業を経験してい</p>

	<p>た。</p> <p>甲板員Bは、新たに乗船した乗組員が一人前になるのに少なくとも約1年を要し、甲板員Aの本件作業の習熟度が、一人前とされる技能実習生の約3～4割程度であると思っていた。</p> <p>船長は、甲板員Aと日本語による意思の疎通が十分にできていなかったため、操業等に慣れた技能実習生に作業要領等を指導するよう指示していた。</p> <p>船長は、甲板員Aに対し、本件作業中に枝縄を跨ぐことの危険性について、取り立てて説明をしていなかった。</p> <p>船長及び甲板員Bは、本事故当時、波浪等による船体の動揺を感じていなかった。</p> <p>甲板員Bは、本事故当時本船の速力がやや速いと感じていた。</p> <p>甲板員Aは、胴付きズボンを身に着けて長靴を履き、セーターにピンク色の合羽及びゴム手袋を着用していたが、救命胴衣を着用していなかった。</p> <p>船長は、救命胴衣を着用していない乗組員に対し、着用するよう時折注意していたが、着用すると作業の邪魔になると言われるので、救命胴衣着用の指示を徹底していなかった。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析</p>	<p>あり</p> <p>なし</p> <p>なし</p> <p>甲板員Aは、行方不明となり、後日、死亡が認定された。</p> <p>本船は、金沢港西方沖をかにかごの投入を行いながら北東進中、左舷船尾甲板で本件作業を行っていた甲板員Aが、本件ステップに右足を乗せ、枝縄を跨いだ体勢で船外に身体を乗り出していたことから、枝縄に足をとられるようにして落水したものと考えられる。</p> <p>甲板員Aは、幹縄の絡みを解くつもりで、本件ステップに右足を乗せ、枝縄を跨いだ体勢で船外に身体を乗り出していた可能性があると考えられる。</p> <p>甲板員Aが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> <p>船長は、甲板員Aと日本語による意思の疎通が十分にできていなかったことから、甲板員Aに対して本件作業中に枝縄を跨ぐことの危険性について、取り立てて説明をしておらず、また、救命胴衣着用の指示を徹底していなかったものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、金沢港西方沖において、かにかごの投入を行いながら北東進中、左舷船尾甲板で本件作業を行っていた甲板員Aが、本件ステップに右足を乗せ、枝縄を跨いだ体勢で船外に身体を乗り出していたため、枝縄に足をとられるようにして落水し、行方不明とな</p>

	<p>ったものと考えられる。</p>
<p>参考</p>	<p>船長は、本事故後、本件作業中の速力を約6knに減速してかにかごの投入ペースを遅くしたほか、操業中には、救命胴衣の着用を徹底させた。</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"> ・ 経験の浅い技能実習生に対しては、操業等に慣れた技能実習生を紹介するなどして意思の疎通を図ること。 ・ 船長は、甲板上で作業を行わせる場合は、作業に従事する者に救命胴衣を使用させること。 ・ 船長は、送り出す場合における漁具には、みだりに、跨がせないこと。 ・ かごの投入作業を行う場合、投入時間間隔を考慮し、余裕のある速力とすること。

付図1 事故発生場所概略図

事故発生場所
(平成26年11月6日 06時32分ごろ発生)



付図2 本船乗組員の配置

