

船舶事故調査報告書

平成28年7月7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

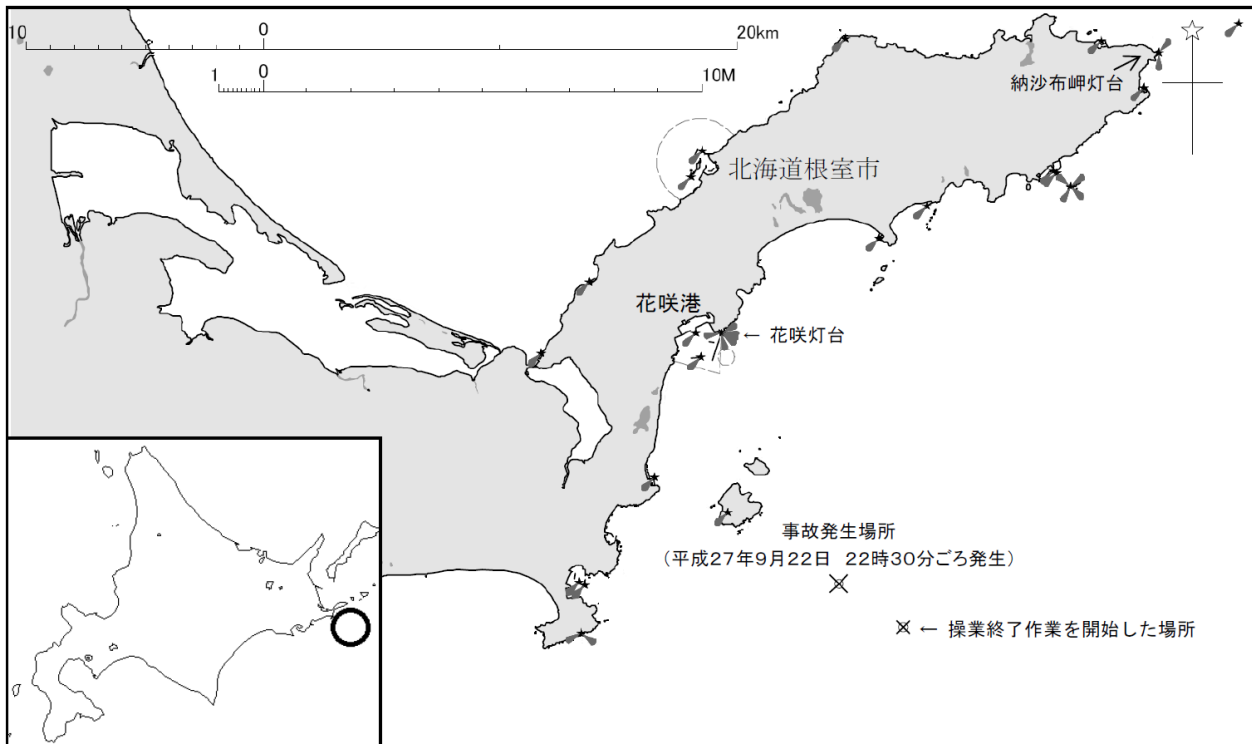
事故種類	乗組員死亡
発生日時	平成27年9月22日 22時30分ごろ
発生場所	北海道根室市花咲港南東方沖 花咲灯台から真方位155° 6.3海里（M）付近 （概位 北緯43° 11.0′ 東経145° 39.0′）
事故の概要	漁船第八十八萬盛丸 ^{まんせい} は、北西進中、甲板長が落水して死亡した。
事故調査の経過	平成27年10月2日、本事故の調査を担当する主管調査官（函館事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等 L×B×D、船質 機関、出力、進水等	漁船 第八十八萬盛丸、19トン HK2-23171（漁船登録番号）、有限会社田中漁業部 15.02m（Lr）×3.89m×1.47m、FRP ディーゼル機関、636.21kW、平成13年7月 第200-34886号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 男性 66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59年3月2日 免許証交付日 平成26年6月16日 （平成32年4月27日まで有効） 甲板長 男性 61歳
死傷者等	死亡 1人（甲板長）
損傷	なし
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 西北西、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏、水温 約15℃
事故の経過	本船は、船長及び甲板長ほか5人が乗り組み、根室市納沙布岬 ^{のきっぷ} 南方35M付近でさんま棒受網漁の操業を行い、漁獲がなかったので、平成27年9月22日19時30分ごろ、約8.5ノットの対地速力で魚群探索を行いながら花咲港へ向けて自動操舵により帰航を開始した。 本船は、花咲港南東方8M付近を北西進中、22時15分ごろ、船長が、魚群探索を終えることとしてベルを鳴らし、‘舷外に振り出した状態の集魚灯が取り付けられた ^{まき} 棒を収納する作業’（以下「操業終

	<p>了作業」という。)を乗組員に指示した。</p> <p>待機していた乗組員6人は、操舵室後方の船室から出て二人一組となり、操業終了作業を開始した。</p> <p>1人の甲板員(以下「甲板員A」という。)は、甲板長と共に左舷船尾部から同中央部までの操業終了作業を行った後、甲板長と別れて船首部へ向かった。</p> <p>別の甲板員(以下「甲板員B」という。)は、操舵室の屋根の上で船首方を向き、右舷中央部の棹を支柱に固縛していたところ、何かが海に落ちた気配を感じたので、誰かが落水したものと思い、「落ちた」と大声を発するとともに、右舷後方に視線を向けたところ、海面にうつ伏せ状態で浮いている甲板長に気付いた。</p> <p>船長は、操舵室左舷側の椅子に腰を掛けて操船に当たっていたところ、22時30分ごろ、誰かが落水した旨の大声が聞こえたので、すぐに本船を反転させ、GPSプロッターで時刻及び現在位置を確認した。</p> <p>船長は、甲板員Aが、船首部の探照灯で前方を照らしたところ、海面に浮いている甲板長を発見し、本船を近づけて甲板長を揚収した。</p> <p>船長は、船舶電話で船舶所有会社に本事故の発生を連絡するとともに救急車を要請した。</p> <p>甲板長は、本船が23時20分ごろ花咲港に戻った後、救急車により病院へ搬送されたが、23日00時14分に死亡が確認され、死因は、溺水と検案された。</p> <p>(付図1 事故発生場所概略図、付図2 事故発生時の状況図、写真1 本船及び僚船の棹の状況、写真2 本船の右舷側の状況 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>(1) 本船及び乗組員</p> <p>本船は、右舷側に14本、左舷側に8本の棹が、それぞれ設置されていた。</p> <p>本船は、収納した棹を固縛するための鋼製支柱が船体各所に設けられていた。</p> <p>本船の右舷側通路の上方には、操業終了作業時に足場として使用するための幅約0.21m、長さ約10mの木製板が設けられていた。</p> <p>右舷中央部の支柱は、足場から約1.2mの高さで船橋構造物とパイプでつながれて補強されていた。</p> <p>船長及び乗組員は、甲板長が落水する状況を見ていなかった。</p> <p>甲板長は、身長が約160cmで、平成20年から本船に乗船していた。</p> <p>甲板長は、本事故時、上下カップ、ゴム手袋を着用し、長靴を履いていたが、作業用救命衣を使用しておらず、体調不良等を訴えて</p>

	<p>いなかった。</p> <p>甲板員Bは、落水直後の甲板長に動きがなく、うつ伏せ状態で海面に浮いていたので、甲板長が足場を移動中に頭部又は身体をどこかに打ち付けて落水したのではないかと本事故後に思った。</p> <p>(2) 操業終了作業</p> <p>船長は、ふだんから操業が終わると航行中に操業終了作業を指示していた。</p> <p>本船は、乗組員が二人一組となって船尾側から順に操業終了作業を行っており、一人が棹を押さえ、一人が棹を支柱等にロープで固縛していた。また、本事故時、甲板長と甲板員Aが左舷側を担当し、その他の4人が右舷側をそれぞれ担当していた。</p> <p>甲板長は、ふだんから左舷側を担当しており、左舷船尾部及び中央部の棹を収納後、船室の屋根に登って漁具の整理を行った後、同屋根から右舷側に下りて足場を通り、船首甲板まで移動していた。</p> <p>船長は、ふだん、乗組員に操業終了作業を行わせる際、波が高く船体動揺がある場合には、減速したり、漂泊したりして極力船体動揺を減少させていたが、本事故時、海上平穏であったので航行を続けながら行わせた。</p> <p>(3) 作業用救命衣等</p> <p>船長は、乗組員に対し、出港前や危険な作業を行う前には、作業用救命衣を使用するよう口頭で指示していたものの、全員が経験豊富なので、指示を徹底していなかった。</p> <p>船舶所有会社担当者は、本船が入港する度に訪船し、直接各乗組員に対して作業用救命衣を使用するよう口頭で指導していた。</p> <p>乗組員は、漁ろう作業を行う際には、作業用救命衣を使用しなければならぬことを知っていたが、動きにくいのでふだんから使用していなかった。</p> <p>作業用救命衣は、船室内の袋に入れられていた。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象等の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>あり</p> <p>なし</p> <p>なし</p> <p>甲板長の死因は、溺水であった。</p> <p>本船は、花咲港南東方沖を北西進中、甲板長が、左舷側の操業終了作業を行った後に落水したものと考えられるが、落水した状況を明らかにすることはできなかった。</p> <p>甲板長は、落水して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>甲板長は、作業用救命衣を使用していれば、被害を軽減することができた可能性があると考えられる。</p>

	<p>船長は、乗組員に対し、出港前や危険な作業を行う前には、作業用救命衣を使用するよう口頭で指示していたものの、全員が経験豊富なので、操業終了作業を始める際、作業用救命衣を使用するよう指示していなかったものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、本船が、花咲港南東方沖を北西進中、甲板長が、左舷側の操業終了作業を行った後に落水したことにより発生したものと考えられる。</p>
参考	<p>船長及び船舶所有者は、本事故後、乗組員に対して作業用救命衣の使用を厳命するとともに、各乗組員と作業用救命衣の使用に関する書面を交わし、再発防止に努めることとした。</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"> ・ 漁ろう作業を行う際は、作業用救命衣を使用すること。 ・ 操業終了作業を行う際は、行きあしを止めて船体動揺を極力減少させた状況で行わせるとともにヘルメットを使用することが望ましい。

付図1 事故発生場所概略図



付図2 事故発生時の状況図



写真1 本船及び僚船の棹の状況



写真2 本船の右舷側の状況

