

## 船舶事故調査報告書

平成29年5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28年12月4日 22時45分ごろ
発生場所	石川県珠洲市 <sup>すずろっこう</sup> 禄剛埼北北東方沖 禄剛埼灯台から真方位021° 16.4海里（M）付近 （概位 北緯37°47.0′ 東経137°27.0′）
事故の概要	漁船第十一 <sup>えいこう</sup> 栄幸丸は、北北東進中、甲板員1人が落水して死亡した。
事故調査の経過	平成28年12月28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 第十一栄幸丸、13トン IK2-3997、個人所有 13.84m (Lr) × 3.48m × 1.29m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数160、昭和55年4月23日
乗組員等に関する情報	船長 男性 64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54年7月6日 免許証交付日 平成24年4月16日 （平成30年4月15日まで有効） 甲板員A 男性 59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 南西～西北西、風速 約13m/s、視程 約100～200m 海象：波高 約2m、水温 約12℃
事故の経過	本船は、船長、甲板員A、甲板員1人（以下「甲板員B」という。）及び甲板員2人が乗り組み、たら刺し網漁の目的で平成28年12月4日20時00分ごろ禄剛埼北北東方沖の漁場に向けて珠洲市 <sup>いいた</sup> 飯田漁港を出港した。 本船は、船長が1人で操船に当たり、約10ノットの対地速力で、禄剛埼北北東方沖を北北東進中、甲板員全員が後部甲板にある船員室等でそれぞれ休んでいた。

甲板員Bは、そろそろ漁場が近くなってきたので、起き上がって後部甲板に設置された側壁と屋根板で構成される囲い（以下「船尾囲い」という。）の中となる、船員室船尾側にある引き戸の外で立っていたところ、引き戸を開けて出てきた甲板員Aが小用を足したいと言って船尾囲いの右舷船首側から右舷通路に出て行ったのを認めた。

甲板員Bは、しばらくして、船尾方から「おーい」という声が聞こえたので、甲板員Aが落水したと思い、すぐに右舷通路を通して操舵室に向かい、22時45分ごろ船長に知らせた。（写真1、写真2参照）



写真1 左舷側



写真2 右舷側

本船は、すぐに回頭して航跡をたどるように戻り、甲板員Aを捜索したが、発見することができなかった。

船長は、衛星電話で海上保安庁に本事故の発生を通報し、所属する漁業協同組合に連絡した。

甲板員Aは、本船、巡視船、僚船等により7日まで捜索されたが、行方不明となり、12日20時10分ごろ新潟県出雲崎町井鼻海岸の砂浜に漂着しているところを付近の住民に発見され、警察署に搬送後、医師により死亡が確認され、溺死と検案された。

（付図1 事故発生経過概略図 参照）

#### その他の事項

本船は、船首側から順に作業甲板、操舵室、機関室、船員室、後部甲板がそれぞれ配置されていた。

ブルワークは、波除けのために甲板から上方約0.66mの位置まで外側へ斜めに張り出し、更にその上方に高さ約0.35m（甲板からの高さ約1.01m）まで設置されていた。

ブルワーク張出部の内側には、幅約0.55mのタナと称する通路がブルワークに沿って取り付けられ、滑り止めとしてクルミの殻の粉が混ぜられた青色の塗料が塗られていた。

船尾囲いは、船員室の船尾端付近から船尾方に向かって長さ約1.60m、高さ約1.10mの側壁が両舷のタナの船内側縁部に設けられ、その側壁の上部に屋根板が取り付けられていた。（写真3参照）

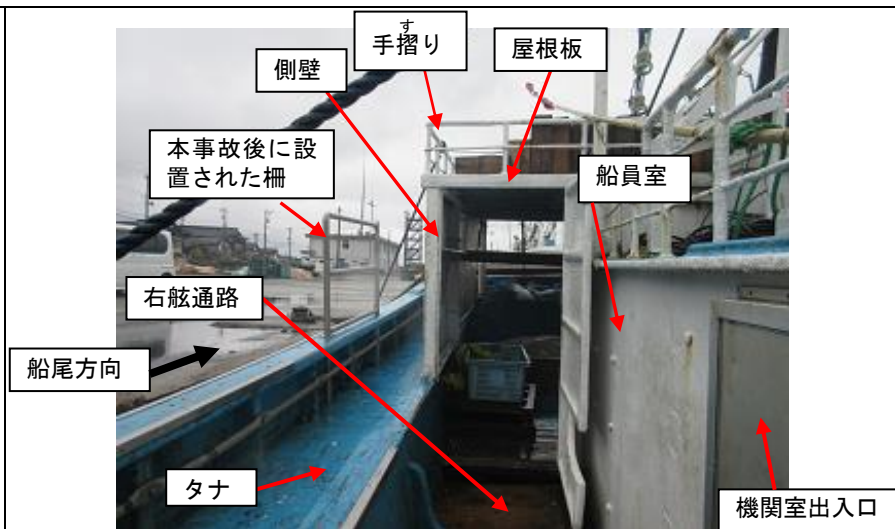


写真3 右舷通路付近の状況

乗組員は、ふだん、船尾囲いの船首側のタナに立ち、船尾囲い側壁に寄り掛かりながら、船尾囲いの屋根にある手摺りにつかまり、小用を足していた。

船長及び甲板員Bは、甲板員Aに、持病がなく、本事故当日も身体の不調、飲酒している様子などがあるように感じていなかった。

甲板員Bは、船尾囲いの中におり、甲板員Aが落水した状況を見ていなかった。

船長及び甲板員Bは、本事故当時、時々、左舷方からの波浪により船体が大きく揺れることがあったので、甲板員Aが船尾囲いと右舷舷側との間にいた際、身体のバランスを崩して落水したと本事故後に思った。

甲板員Aは、本船に約30年以上甲板員として乗り組んでいた。

甲板員Aは、本事故当時、ジャージの上下を着用し、長靴を履いていた。

甲板員Aは、作業時には救命胴衣を着用していたが、本事故当時、漁場に着く前だったので救命胴衣を着用していなかった。

甲板員Aは、泳ぐことができた。

(付図2 本船の配置及び乗組員の位置概要図、付図3 舷側外板構造概要図(断面図) 参照)

**分析**

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  
不明

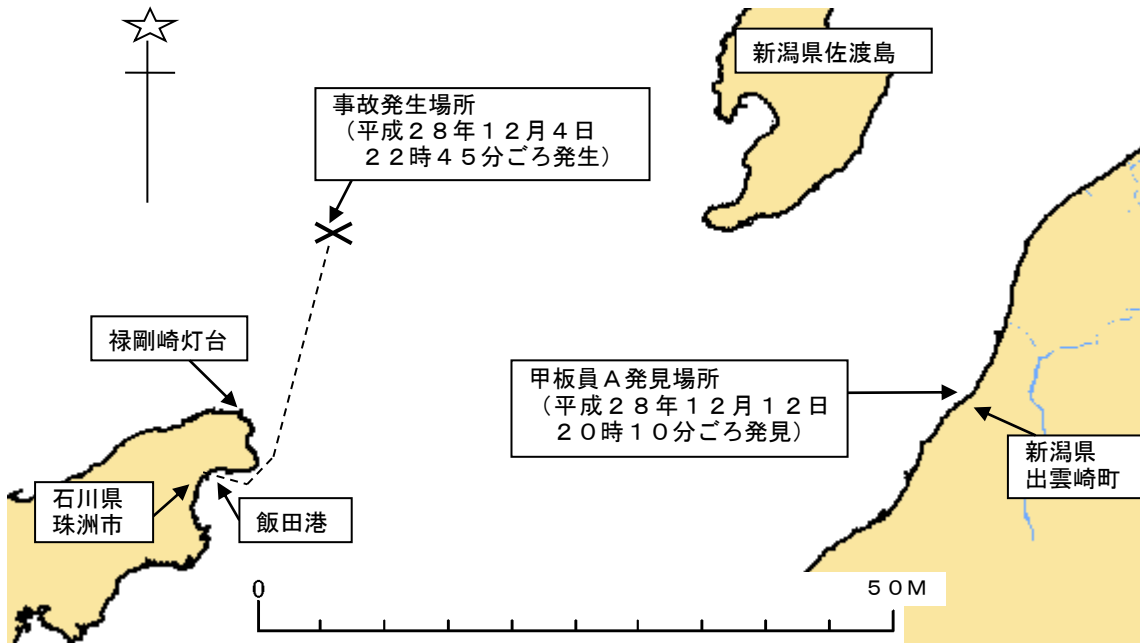
甲板員Aは、溺死した。

本船は、禄剛埼北北東方沖を北北東進中、甲板員Aが船尾囲いと右舷舷側との間のタナから落水したものと考えられる。

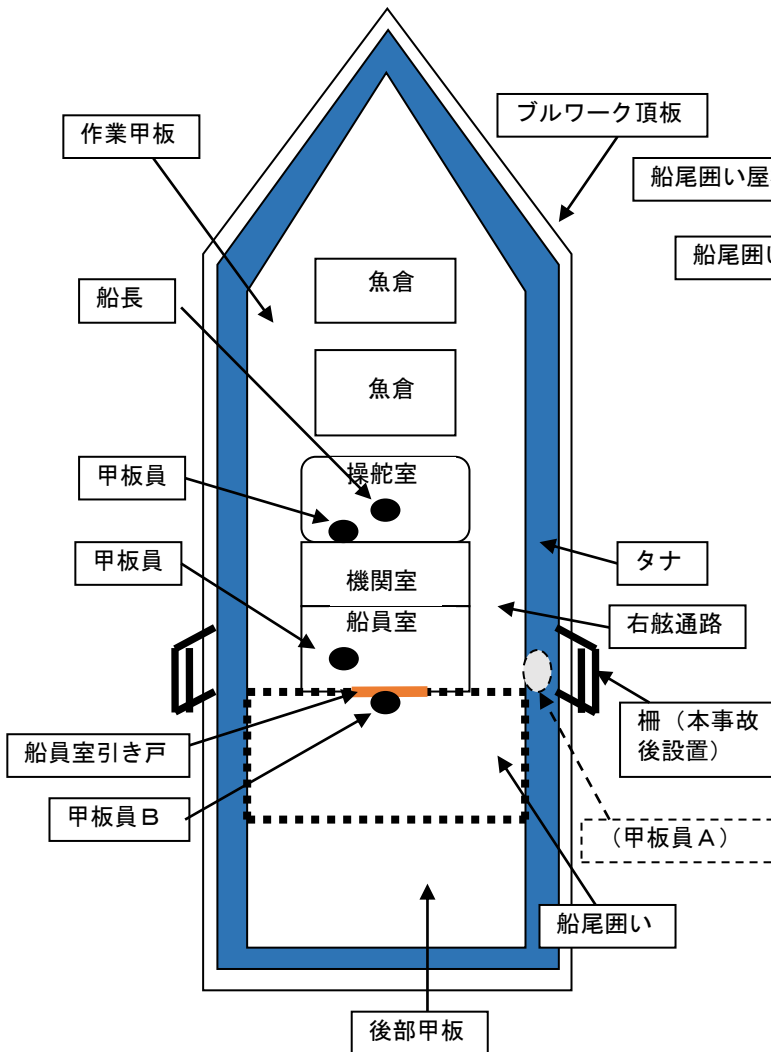
甲板員Aは、船体の動揺により身体のバランスを崩して落水した可能性があると考えられるが、目撃者がいないことから、落水した状況

	<p>を明らかにすることはできなかった。</p> <p>甲板員Aは、落水して溺死したものと考えられるが、溺死に至った状況を明らかにすることはできなかった。</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、夜間、本船が、禄剛埼北北東方沖を北北東進中、甲板員Aが船尾囲いと右舷舷側との間のタナから落水したことにより発生したものと考えられる。</p>
<b>参考</b>	<p>船長は、本事故後、船員室付近の両舷のブルワークに直径約40mmのステンレス製パイプにより、長さ約1.10m、高さ約0.70mの着脱可能な柵をそれぞれ設置した。(写真3参照)</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"> <li>・ 舷側で小用を足す際は、転落しないよう、船体動揺に注意すること。</li> <li>・ ブルワークの低い小型漁船は、航行時の船体動揺による落水防止のため、着脱可能な柵等を設置することが望ましい。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図



付図2 本船の配置及び乗組員の位置概要図



付図3 舷側外板構造概要図 (断面図)

