

船舶事故調査報告書

平成30年11月21日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 佐藤 雄二（部会長）
 委員 田村 兼吉
 委員 岡本 満喜子

事故種類	乗組員行方不明
発生日時	不明（平成29年10月14日 17時10分ごろ～18時00分ごろの間）
発生場所	島根県 ^{おき} 隠岐の島町 ^{とうご} 島後南方沖 不明（西郷岬灯台から真方位236° 4.5海里（M）付近～西郷岬灯台から真方位159° 6.8M付近）
事故の概要	漁船 ^{こうりき} 幸力丸は、南東進中、甲板員1人が落水して行方不明となった。
事故調査の経過	平成29年12月8日、本事故の調査を担当する主管調査官（広島事務所）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、進水年月日	漁船 幸力丸、48トン 129148、個人所有 28.95m×5.35m×2.00m、FRP ディーゼル機関、345kW、昭和61年11月3日
乗組員等に関する情報	船長 男性 30歳 六級海技士（航海） 免許年月日 平成28年6月22日 免状交付年月日 平成28年6月22日 免状有効期間満了日 平成33年6月21日 甲板員A 男性 22歳 海技免状等 なし
死傷者等	行方不明 1人（甲板員A）
損傷	なし
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 北東、風力 2、視界 良好 海象：うねり 波向南西、波高約2m、水温約22℃ 日没時刻：17時33分ごろ
事故の経過	本船は、船長及び甲板員Aほか6人が乗り組み、沖合底引き網漁の目的で、平成29年10月13日21時00分ごろ兵庫県新温泉町 ^{しんおんせん} 諸寄漁港 ^{もろよせ} を出港し、島後西方沖の漁場に向かった。 本船は、14日06時40分ごろ漁場に到着して操業を開始し、日没後に天候が悪化する情報を得ていたため、16時30分ごろ漁獲物

約1.1tを得たところで操業を終えて兵庫県北岸寄りの漁場に移動することとし、乗組員が1人で船橋当直につき、島後南方沖を発して真方位約130～140°の対地針路及び約8.5～9.0ノットの対地速力で航行した。

船長は、17時10分ごろ厨房で甲板員Aを見掛けたのち、船員室に向かい、18時00分ごろ夕食の準備を終えて厨房から船員室に降りてくる時刻になっても、甲板員Aが姿を見せないことを不審に感じたが、陸岸が近い海域を航行している間に携帯電話を操作して過ごしていると思った。

別の乗組員は、21時00分ごろ船橋当直を終えて船員室に戻ったところ、甲板員Aが居ないことに気付いて船長に報告した。

船長は、直ちに手分けして船内を捜索し、厨房に甲板員Aの携帯電話が残されていたものの、甲板員Aを発見できなかったため、海中に転落したものと判断して僚船及び兵庫県香住漁業無線局^{かすみ}に本事故の発生を連絡し、当該無線局から通報を受けた海上保安庁の巡視船及び航空機による捜索が行われたが、甲板員Aは発見されなかった。

(付図1 事故発生経過概略図 参照)

その他の事項

船長は、本事故当時、転落するほどの動揺はなかったと本事故後に思った。

本船の乗組員は、本事故当時、漁場に到着した後で夕食をとる予定であったので、船橋当直者を除き、寝室で休息していて、14日18時00分以降、厨房あるいは船員室で甲板員Aを目撃した者は船長の他にいなかった。

甲板員Aは、平成25年10月ごろから本船に乗船し、調理を担当していた。

本船は、二層の甲板室が船体中央部後方寄りの上甲板に設けられ、上層の前部に操舵室が、同層後部に船長及び漁ろう長の寝室が、下層後部に厨房がそれぞれ区画され、また、船員室は、厨房下方の上甲板下に設けられて中央部に食卓を配し、周囲に乗組員の寝室が設けられていた。(図1参照)

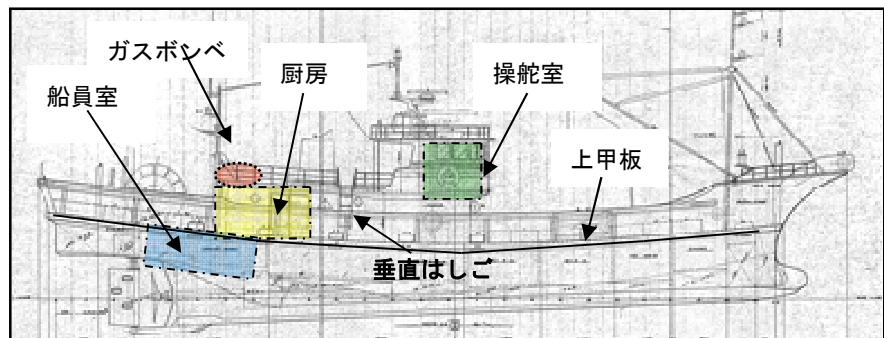


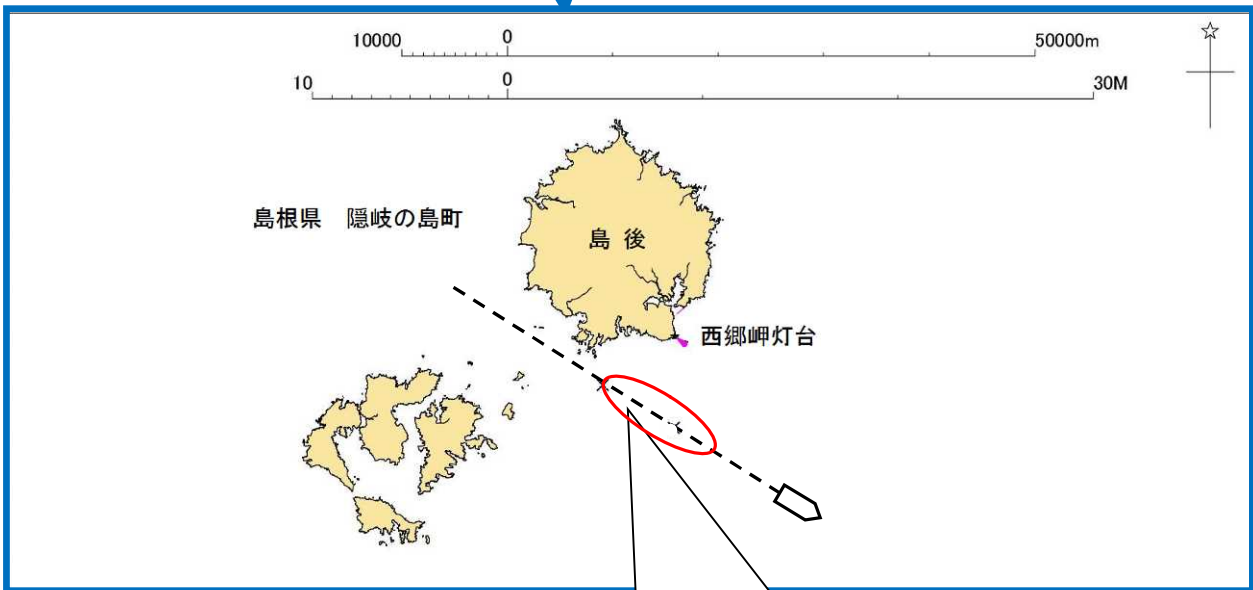
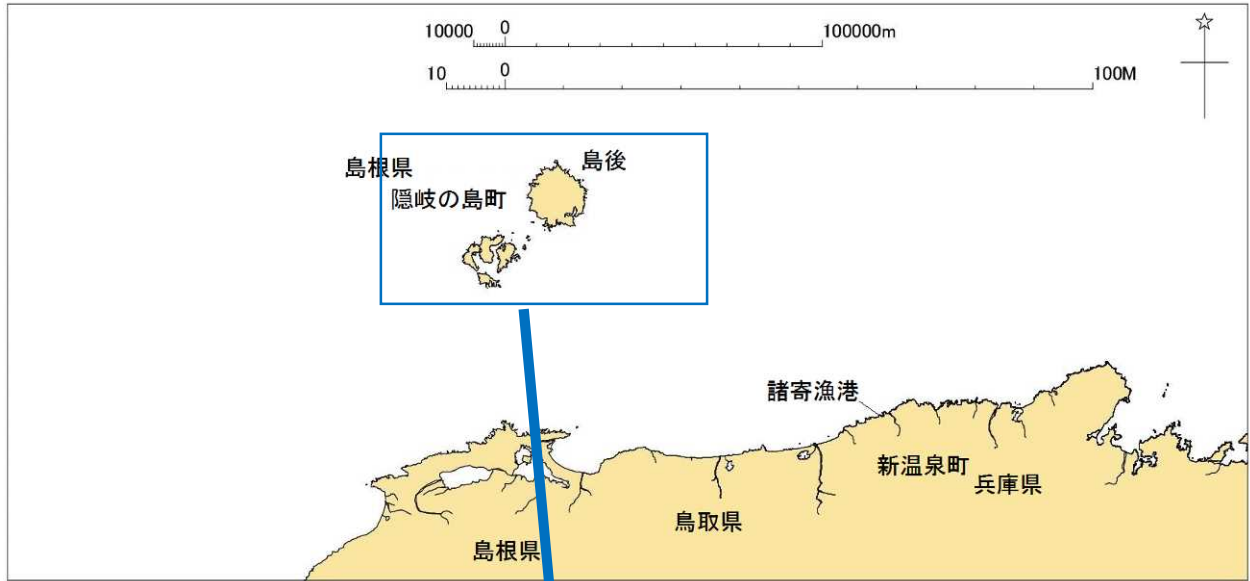
図1 一般配置図抜粋

船長は、甲板員Aが厨房の外に出て行く状況として、プロパンのガ

	<p>スボンベを切り替える目的で上甲板に出て垂直はしごを登り、船橋甲板右舷側後部に設置したコックを操作する場合及び残飯を船外に投棄する目的で上甲板に出る場合があると本事故発生後に思った。</p> <p>本船は、上甲板から船橋甲板右舷側後部へ移動する場合、垂直はしごを登る経路しかなかった。</p> <p>プロパンのガスボンベは、船橋甲板右舷側後部に3本置かれ、空になればコックを操作して切り替える必要があった。</p> <p>本事故発生後の厨房等の状況は、次のとおりであった。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・副食物が用意され、炊飯器には研がれた米が入っていた。 ・残飯が捨てられた形跡はなかった。 ・プロパンのガスボンベは、1本が空であった。 <p>上甲板通路、垂直はしご、ガンネル（舷縁）等の主要寸法は、次のとおりであった。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・上甲板通路（甲板室とガンネルとに挟まれた通路）：幅約1.6m ・垂直はしご：幅約0.4m、長さ約2.1m ・ガンネル：甲板上高さ約1.1m ・船橋甲板のハンドレール：高さ約0.6m <p>船内各区画をつなぐ連絡手段は、次のとおりであった。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・操舵室と船員室間には、双方向式の船内電話が装備されていた。 ・操舵室から船員室に連絡する手段として、マイク及びスピーカールのほか、ベルが装備されていた。 ・厨房と他の区画をつなぐ連絡手段はなかった。 <p>本船は、本事故発生当時、右舷側が風下側であり、また、上甲板通路は作業灯で照射されていた。</p> <p>本船は、17時20分頃以降、陸岸から3M以遠となる海域に入っていたので、海洋汚染防止等及び海上災害の防止に関する法律に則り、残飯を投棄することが可能であった。</p> <p>膨張式救命胴衣は、厨房の前の通路に掛けてあったが、甲板員Aが当該救命胴衣を着用した形跡はなかった。</p> <p>(写真1 本船、写真2 右舷中央部、写真3 上甲板右舷側通路、写真4 厨房、写真5 甲板室右舷側出入口 参照)</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>不明</p> <p>不明</p> <p>不明</p> <p>甲板員Aは、行方不明になった。</p> <p>本船は、島後南方沖において、南東進中、甲板員Aが落水したものと考えられる。</p> <p>甲板員Aは、プロパンのガスボンベを切り替えるためにコックを操作する、あるいは、残飯を船外に投棄するいずれかの目的で厨房の外</p>

	に出たのち、落水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。
原因	本事故は、本船が、隠岐の島町島後南方沖において南東進中、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。
再発防止策	<p>船長は、本事故後、乗組員に次の措置を採らせた。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・甲板室の外に赴く場合、救命胴衣を着用する。 ・船橋当直交代時に乗組員の所在を確認する。 ・船橋当直中、他の乗組員の甲板室への出入りを確認する。 <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"> ・船体が動揺している時並びに薄明時及び日没後にプロパンのガスボンベを切り替える必要が生じた場合は、甲板室上層に居住する船長、漁ろう長、あるいは、操船に支障がないときに限り船橋当直者に当該切り替え操作を依頼することが望ましい。 ・残飯を投棄する場合、当該作業に先立ち、その旨を船橋当直者に伝え、残飯の量が多い場合は、他の乗組員に支援を求めること。 ・船体が動揺している時並びに薄明時及び日没後は、残飯の投棄を行わず、海面が平穏な日中に行うこと。 ・残飯を投棄する場合を含め、舷外に身体を乗り出さないこと。 ・船舶所有者は、薄明時及び日没後、乗組員が厨房の外に出ることを操舵室に知らせることができるよう、厨房から操舵室への連絡手段としてベル等を装備することが望ましい。

付図1 事故発生経過概略図



事故発生場所
(平成29年10月14日
17時10分ごろ～18時00分ごろ発生)

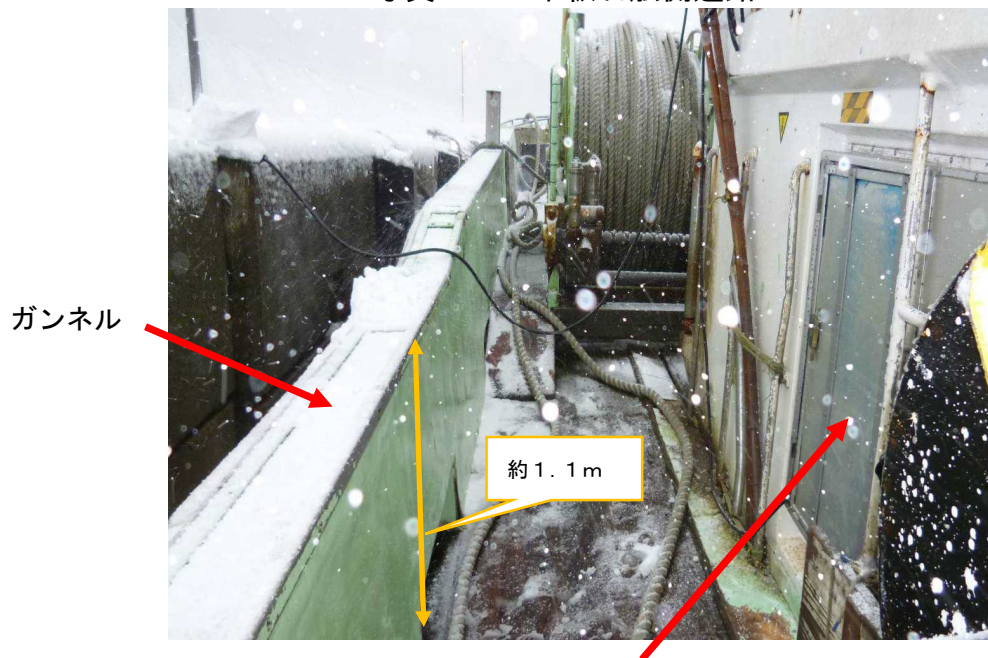
写真1 本船



写真2 右舷中央部



写真3 上甲板右舷側通路



甲板室右舷側出入

写真4 厨房



写真5 甲板室右舷側出入口

