

# 船舶事故調査報告書

平成30年4月25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

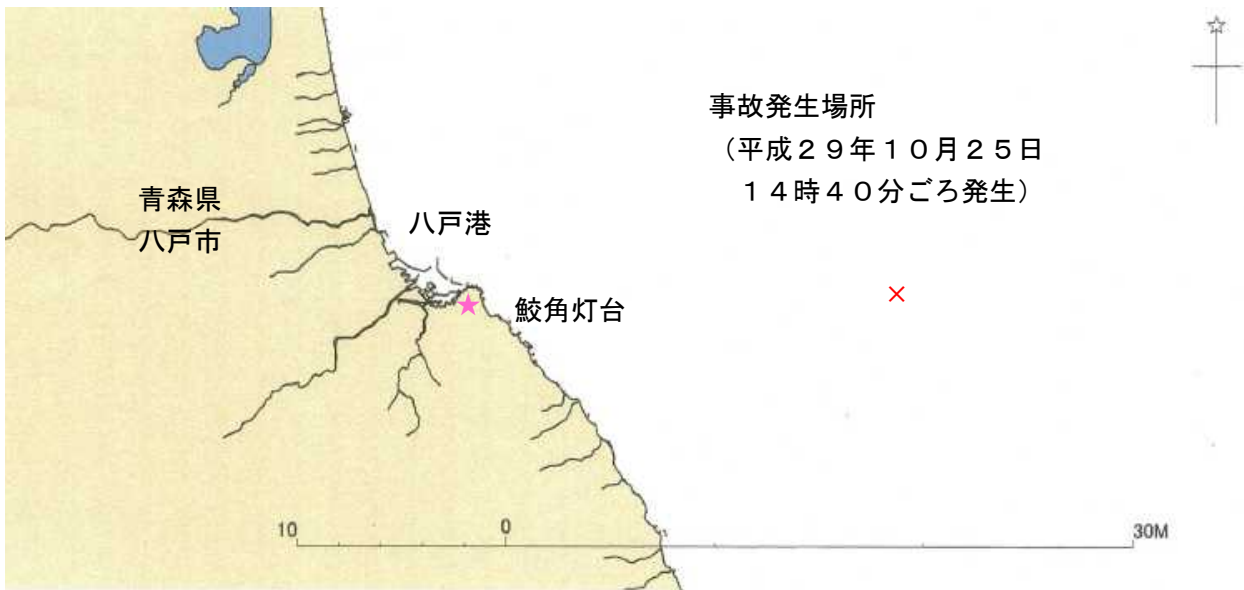
事故種類	乗組員死亡
発生日時	平成29年10月25日 14時40分ごろ
発生場所	青森県八戸市八戸港東方沖 <small>さめかど</small> 鮫角灯台から真方位089° 21.4海里（M）付近 （概位 北緯40° 32.4′ 東経142° 02.5′）
事故の概要	漁船第六十二 <small>しんせい</small> 新生丸は、投網作業中、スリップウェイの仕切扉の開閉作業を行っていた機関員1人が、落水して死亡した。
事故調査の経過	平成29年10月26日、本事故の調査を担当する主管調査官（仙台事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。
事実情報 船種船名、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 第六十二新生丸、144トン 133348、個人所有 36.10m×7.20m×4.65m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成8年5月
乗組員等に関する情報	船長 男性 35歳 六級海技士（航海） 免許年月日 平成24年9月26日 免状交付年月日 平成29年7月6日 免状有効期間満了日 平成34年9月25日 漁労長 男性 65歳 六級海技士（航海） 免許年月日 平成26年8月18日 免状交付年月日 平成26年8月18日 免状有効期間満了日 平成31年8月17日 機関員A 男性 27歳 海技免状等 なし
死傷者等	死亡 1人（機関員A）
損傷	なし
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 西北西、風力 2 海象：波高 0.5～1m、うねり 約1m
事故の経過	本船は、船長、漁労長及び機関員Aほか11人が乗り組み、平成29年10月25日03時00分ごろ八戸港を出港し、八戸港東方沖に

	<p>においてかけまわし式底びき網漁の操業を行っていた。</p> <p>かけまわし式底びき網漁は、網が浮き樽、左舷ひき綱、網、右舷ひき綱、浮き樽と順番にスリップウェイ仕切扉から海中に繰り出されていく漁法であり、機関員Aは、右舷中央部付近にあるスリップウェイ仕切扉の開閉スイッチの操作を担当していた。</p> <p>甲板長及び甲板員は、8回目の投網を行っていた際、14時30分ごろ、機関員Aが右舷ひき綱と共にスリップウェイから落水していくのを目撃した。</p> <p>甲板長は、大声で機関員Aの落水を周りに知らせるとともに、網の投入の中止を連呼した。</p> <p>船長は、船橋内でトロールウインチの操作盤を操作していたところ、甲板からの叫び声を聞き、漁労長に主機の停止を求めて、急いで甲板に向かい、機関員Aの海中転落を知った。</p> <p>本船は、漁労長が主機のクラッチを切ったところ、網を投入したばかりなので網の重みに引かれて、ゆっくりと後進した。</p> <p>船長は、周囲を確認したところ、右舷舷側のすぐ近くを船尾方から船首方へ流されていく機関員Aを発見し、かぎのついた棒で引っ掛けようとしたが掛からず、次にロープを投入したが、機関員Aはロープにつかまることができなかった。</p> <p>船長は、次に救命浮環を右舷中央部付近から投入しようとしたが、機関員Aを見失ったので、船首部に走り、目視で探したところ、船首方約20mに機関員Aを発見したが、すぐに見えなくなった。</p> <p>船長は、船主へ本事故の発生を報告し、船主が海上保安庁に通報した。</p> <p>本船は、網を揚収後、27日まで僚船及び巡視船と共に付近海域を捜索したが、機関員Aを発見できなかった。</p> <p>本船は、その後も僚船と共に捜索を継続していたところ、11月1日に遺体の一部を揚収して海上保安庁に引き渡し、DNA鑑定の結果、11月17日、機関員Aであると判明したが、死因は特定されなかった。</p> <p>(付図1 事故発生場所概略図、付図2 機関員Aの作業位置図、写真1 後部甲板、写真2 機関員Aの配置、写真3 スリップウェイ仕切扉開閉スイッチ 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船は、本事故当時、主機のクラッチを切った際、網が船尾付近に滞留し、網の回収が完了するまで約40分間、同クラッチを入れることができなかった。</p> <p>本船は、ふだん、船長が船橋でトロールウインチの操作を、漁労長が船橋で操船を行っており、他の乗組員12人が全員甲板上で網を取り扱って操業していた。</p> <p>本船のひき綱は、投網の際にトロールウインチからトップローラを</p>

	<p>通じて船尾方まで通した後、船首方に戻って、網に繋がっていた。</p> <p>機関員Aの位置は、船橋のトロールウインチの操作盤及び主機操縦盤からは死角となって見えなかった。</p> <p>甲板長は、左舷船尾部で、甲板上での作業の指揮をとっていた。</p> <p>船長は、甲板長が、機関員Aがひき綱に巻き込まれて落水したのを見たので、ひき綱が船尾から見て機関員Aの左側ではなく右側にあったのではないかと思ったと、本事故後に聞いた。</p> <p>本船は、ふだん、03時ごろに八戸港を出港して、05時30分ごろから日没まで操業し、19時ごろ帰港して漁獲物を荷揚げしていた。</p> <p>機関員Aは、本船に平成28年11月から乗船し、それまで船に乗った経験はなかった。</p> <p>機関員Aは、本事故当時カッパを着用しており、救命胴衣を着用していなかった。</p> <p>機関員Aは泳ぐことが不得手であった。</p> <p>船長は、機関員Aにロープを投入したとき、機関員Aがパニック状態であったように見えた。</p> <p>機関員Aは、11月20日に死亡届が提出され、除籍された。</p> <p>船主は、乗組員に対して、作業マニュアル及び安全マニュアルを策定しており、定期的に教育が実施されていた。</p> <p>作業マニュアル及び安全マニュアルには、救命胴衣の着用が明記されていた。</p>
<p><b>分析</b></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 なし なし</p> <p>機関員Aは死亡した。</p> <p>本船は、八戸港東方沖において、投網作業中、機関員Aが、船尾方へ繰り出されていくひき綱に巻き込まれて落水したものと考えられる。</p> <p>機関員Aは、船尾方へ繰り出されていくひき綱が、船尾部から見て機関員Aの左側ではなく右側にあったことから、ひき綱に巻き込まれた可能性があると考えられる。</p> <p>機関員Aは、救命胴衣を着用していなかったことから、落水後行方不明になった可能性があると考えられるが、死亡に至った状況を明らかにすることはできなかった。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、本船が、八戸港東方沖において、投網作業中、機関員Aが、船尾方へ繰り出されていくひき綱に巻き込まれて落水したことにより発生したものと考えられる。</p>
<p><b>参考</b></p>	<p>今後の同種事故等の再発防止及び被害の軽減に役立つ事項として、</p>

	<p>次のことが考えられる。</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・ 甲板上で作業するときは、救命胴衣を着用すること。</li><li>・ 作業を指揮する者は、繰り出される漁具がインナーブルワークの内側にあることに注意し、作業の状況に気を付けること。</li><li>・ 移動している漁具等の近くで作業をするときは、漁具の状況に注意すること。</li></ul>
--	---

付図1 事故発生場所概略図



付図2 機関員Aの作業位置図

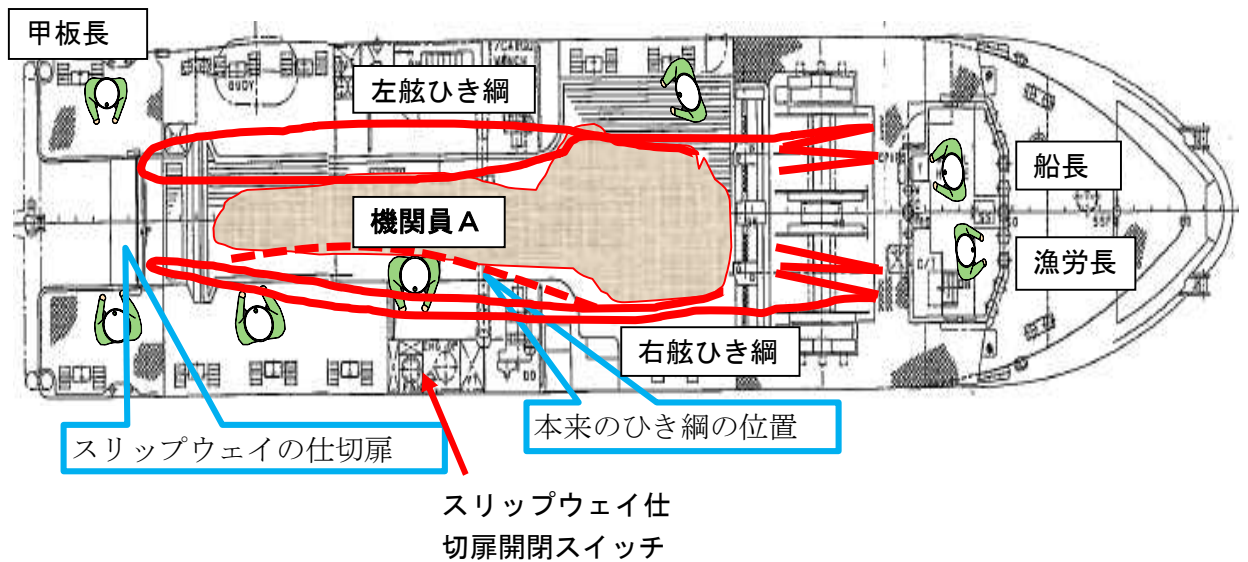


写真1 後部甲板



写真2 機関員Aの配置

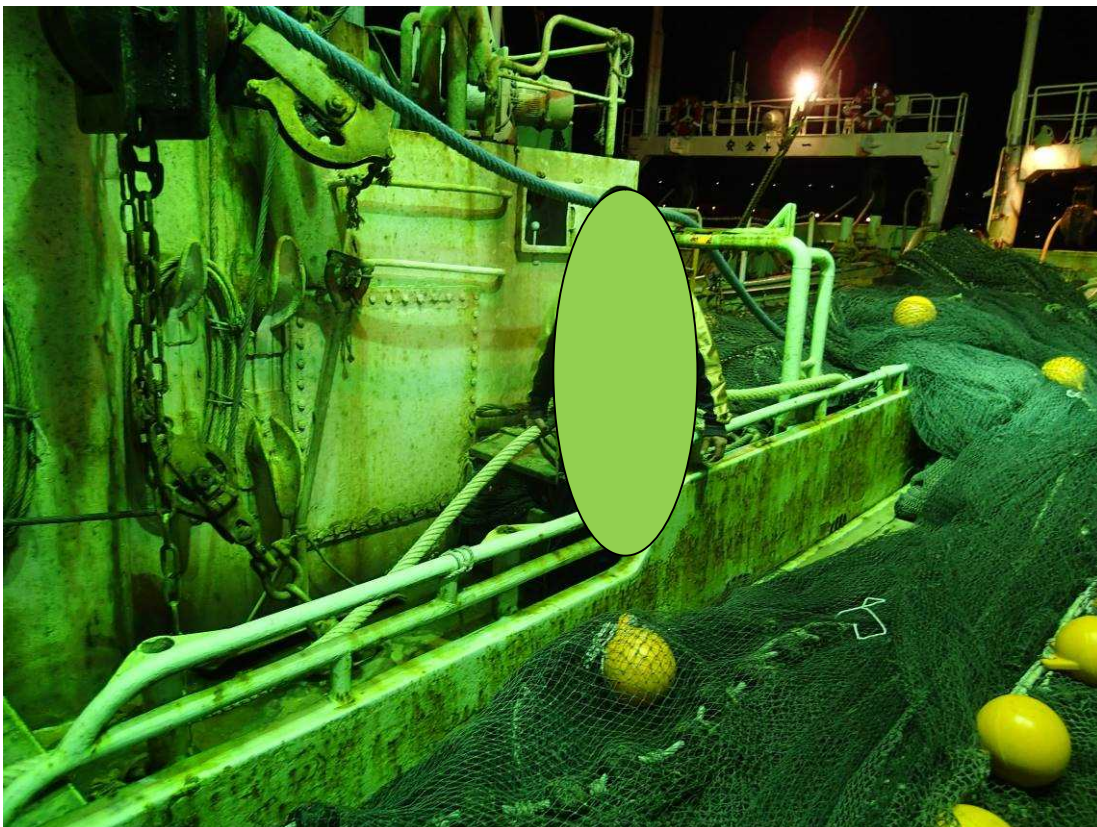


写真3 スリップウェイ仕切扉開閉スイッチ

