

## 船舶事故調査報告書

令和2年1月22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31年2月16日 12時00分ごろ
発生場所	山口県萩市見島西北西方沖 見島北灯台から真方位285°21.1海里（M）付近 （概位 北緯34°53.2′ 東経130°43.0′）
事故の概要	漁船第五海幸丸は、操業中、甲板員が後部甲板から落下し始めた網と共に落水して溺死した。
事故調査の経過	平成31年2月18日、本事故の調査を担当する主管調査官（門司事務所）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 第五海幸丸、75トン 130451、有限会社福宝水産（A社） 34.25m×5.80m×2.50m、鋼 ディーゼル機関、735kW、昭和63年7月31日
乗組員等に関する情報	船長 男性 63歳 五級海技士（航海） 免許年月日 昭和52年8月26日 免状交付年月日 平成27年6月1日 免状有効期間満了日 令和2年8月19日 甲板員A 男性 68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 晴れ、風向 南西、風速 約5m/s、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 低潮時、水温 約16℃
事故の経過	本船は、2そう底引き網漁に従事する主船で、船長及び甲板員Aほか6人が乗り組み、インドネシア国籍の漁業実習生3人を乗せ、操業の目的で、平成31年2月12日09時00分ごろ、島根県浜田市浜田漁港を従船1隻と共に出港した。 本船及び従船の操業方法は、本船が網を投じた後、2本ある引き網の一方を従船に渡し、両船が一定の距離を保持しながら同方向に一定の速力でえい網し、えい網を終えると従船が引いていた引き網を本船側に戻したのち本船が揚網を開始し、本船の揚網が終わると従船が網

	<p>を投げ、再び両船によるえい網が行われ、その間、本船側では先のえい網で得られた漁獲物の選別作業が甲板上の乗組員により行われ、これら一連の作業を両船が交互に繰り返すものであった。</p> <p>本船は、16日11時40分ごろ、見島西北西沖において、従船と約400mの距離を保持して従船が投じた網を共に引き、約8ノットの対地速力で北東進した。</p> <p>甲板員Aは、他の乗組員が漁獲物の選別作業を行っている間、後部甲板後端のスリップウェイ付近に揚げていた網の上に乗し、袋網尻を束ねるなどの投網準備作業（以下「本件作業」という。）を行っていたところ、突然、袋網尻が海中に落下し始め、12時00分ごろ袋網尻と共に落水した。</p> <p>右舷船尾部でキャプスタンの操作をしていた甲板員Bは、甲板員Aが落水したことを認め、直ちに漁獲の選別作業を行っていた乗組員に大声でこのことを知らせた。</p> <p>船長は、漁獲の選別作業を行っていた乗組員から落水の報告を受け、直ちに本船の機関を停止した。</p> <p>甲板員Aは、落水後、立ち泳ぎをしながら乗組員が投じた救命浮環を一旦掴み、乗組員2人が海中に飛び込んで救助に向かった後、救命浮環から手が離れて視界から消えたものの、間もなく甲板長によって本船の右舷船尾方に発見された。</p> <p>甲板員Aは、別の乗組員が海中に飛び込んで甲板員Aの身体にロープを巻き、落水して約10分後に本船に引き上げられたものの、心肺停止状態であったので、乗組員によって人工呼吸や心臓マッサージなどの救命措置が行われた。</p> <p>本船は、12時16分ごろ船長がA社に事故の発生を連絡し、山口県長門市仙崎港に向けて航行を開始した。</p> <p>A社の担当者は、12時19分ごろ事故の発生を海上保安部に通報した。</p> <p>甲板員Aは、本船が仙崎港に向かう途中、14時13分ごろ来援した海上保安庁のヘリコプタによって萩市内に運ばれ、その後、救急車によって病院に搬送されたのち溺水により死亡と検案された。</p> <p>（付図1 事故発生場所概略図、写真1 本船①、写真2 本船②、写真3 本船の後部甲板 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本件作業は、袋網尻をロープで束ね、同ロープの一端に付いたストッパーと称する連結金具にロープの他端に付いた<sup>オー</sup>環を掛けてロープを繋いで環状とし、船尾のギャロースから下げられたフックに、ストッパーに繋いだ別のロープのアイ又はスイベルを掛けるものであった。</p> <p>ストッパーは、ヒンジで組み合わされた2本の金属棒及び同金属棒を閉じるレバーで構成され、フックに掛けた状態でレバーに繋がった</p>

長さ約1.2mのロープ（以下「本件ロープ」という。）を上につくと、レバーが外れて開くものであった。

ストッパーは、本事故前、動作の不具合及び損傷がなかった。

（図1、図2 参照）

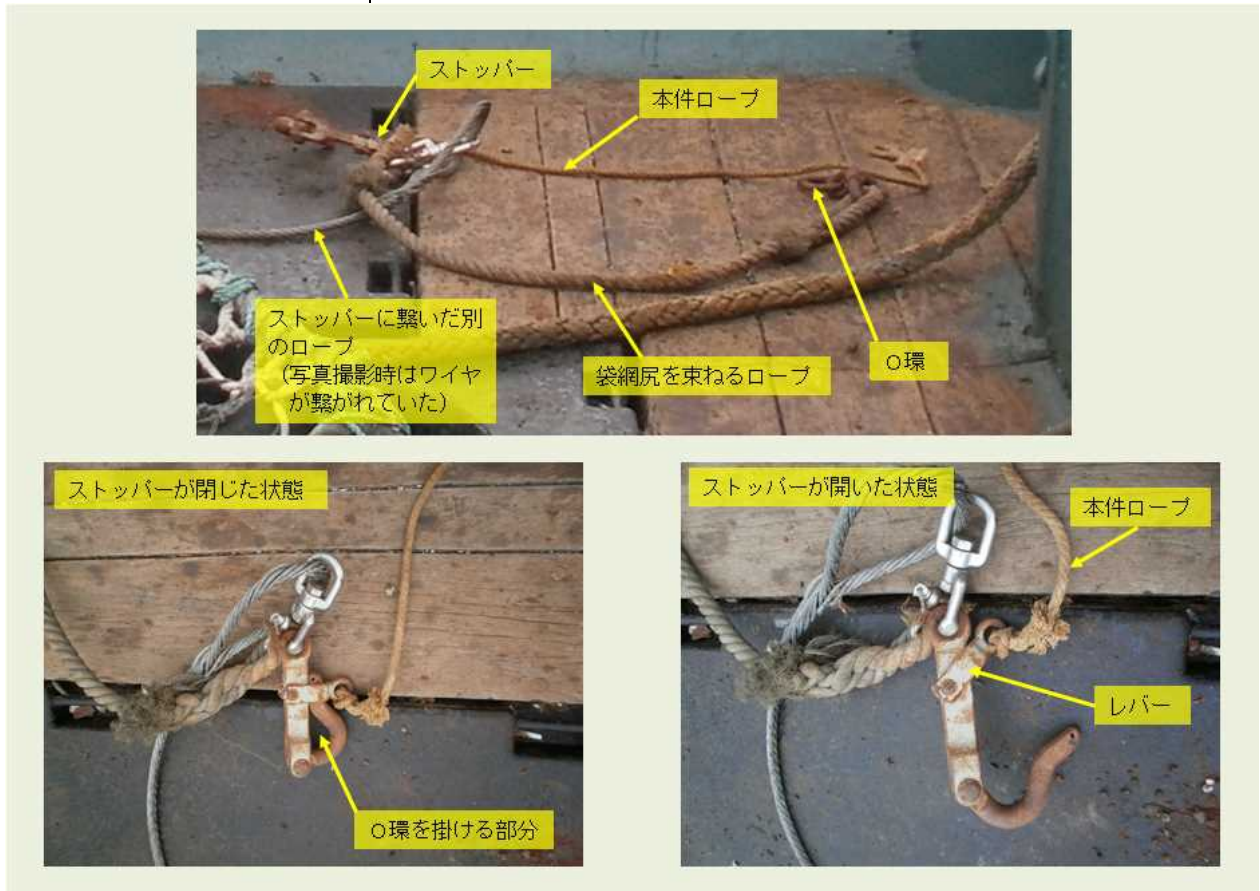


図1 袋網尻を束ねるロープの全体像及びストッパー



図2 スリップウェイ付近の状況及び本件作業状況再現（イメージ）

本船は、投網開始時、網の上から退避した乗組員が本件ロープを引いてストッパーを開き、環状となったロープを解いて袋網尻を海中に投じていた。

本件作業を行う乗組員は、ふだん、落水しないよう、本船の後部甲板の床面から高さ約1.6mのところ、船首尾方向に張られた太さが直径約15mmの金属製リギンを、片手で掴みながら作業に当たっていた。

本事故前、甲板員Aによる本件作業の状況及び袋網尻が落下し始めたときの状況を詳細に見ていた乗組員はいなかった。

船長は、甲板員Aが次回の投網に備えて本件ロープをリギンにぶら下げるつもりで本件ロープを上方向に持ち上げたので、レバーが外れてストッパーが開き、甲板員Aが網と共に落水し、また、波浪が低く船体動揺もなかったため、甲板員Aがリギンを掴まずに本件作業を行っていたかもしれないと本事故後に思った。

甲板員Bは、甲板員Aがリギンを掴んでいたか否か、及び、ストッパーが開いた瞬間を見ていないが、ストッパーのレバーが完全に掛かっている状態で甲板員Aが本件作業を行っていたかもしれないと本事故後に思った。

甲板員Aは、2そう底引き網漁船に乗り組んだ経験が50年以上あ

	<p>り、健康状態は良好に見えた。</p> <p>甲板員Aは、本件作業時、合羽の上下、ゴム手袋、ゴム長靴及びヘルメットを着用し、救命胴衣を着用していなかった。</p> <p>本船は、船内壁面に救命胴衣の着用を励行する看板を掲示していた。</p>
<p><b>分析</b></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>甲板員Aは、落水して溺死した。</p> <p>本船は、見島西北西沖において操業中、スリップウェイ付近でロープにより束ねられていた袋網尻が海中に落下し始めたことから、本件作業を行っていた甲板員Aが、袋網尻と共に落水したものと考えられる。</p> <p>ロープにより束ねられていた袋網尻は、ストッパーが開いたことから、海中に落下し始めたものと考えられる。</p> <p>甲板員Aは、袋網尻と共に落水したことから、リギンを掴んでいなかった、又は、リギンを掴んでいたが手が離れたものと考えられる。</p> <p>ストッパーは、従船側の網をえい網中で本船側の網を投じる時機でなかったことから、甲板員Aが投網を開始するつもりで開いたものではないと考えられるが、開いたところを目撃した者がおらず、また、本件作業を行っていた甲板員Aが死亡したため、開い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、見島西北西沖において操業中、スリップウェイ付近でロープにより束ねられていた袋網尻が海中に落下し始めたため、本件作業を行っていた甲板員Aが、袋網尻と共に落水して溺死したことにより発生したものと考えられる。</p>
<p><b>再発防止策</b></p>	<p>A社は、本事故後、次の措置を講じた。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 本件作業用に、安全帯と膨張式救命浮環が一体となった安全装具を整備し、本件作業時に着用を徹底するよう指導した。</li> <li>・ 救命浮環を甲板上の取り出しやすい場所に増設した。</li> <li>・ 自社乗組員のみならず、近隣同業他社従業員をも対象とし、海上保安部職員を講師とする同種事故防止を目的とした安全講習会を催した。</li> </ul> <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、次のことが考えられる。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ スリップウェイ付近で作業を行う際は、救命胴衣を着用した上、リギンを掴むなどの落水防止措置を採ること。</li> <li>・ ストッパーを開くロープの取扱いは、網の上から降りて安全な場所に退避した後に行うこと。</li> </ul>

付図1 事故発生場所概略図

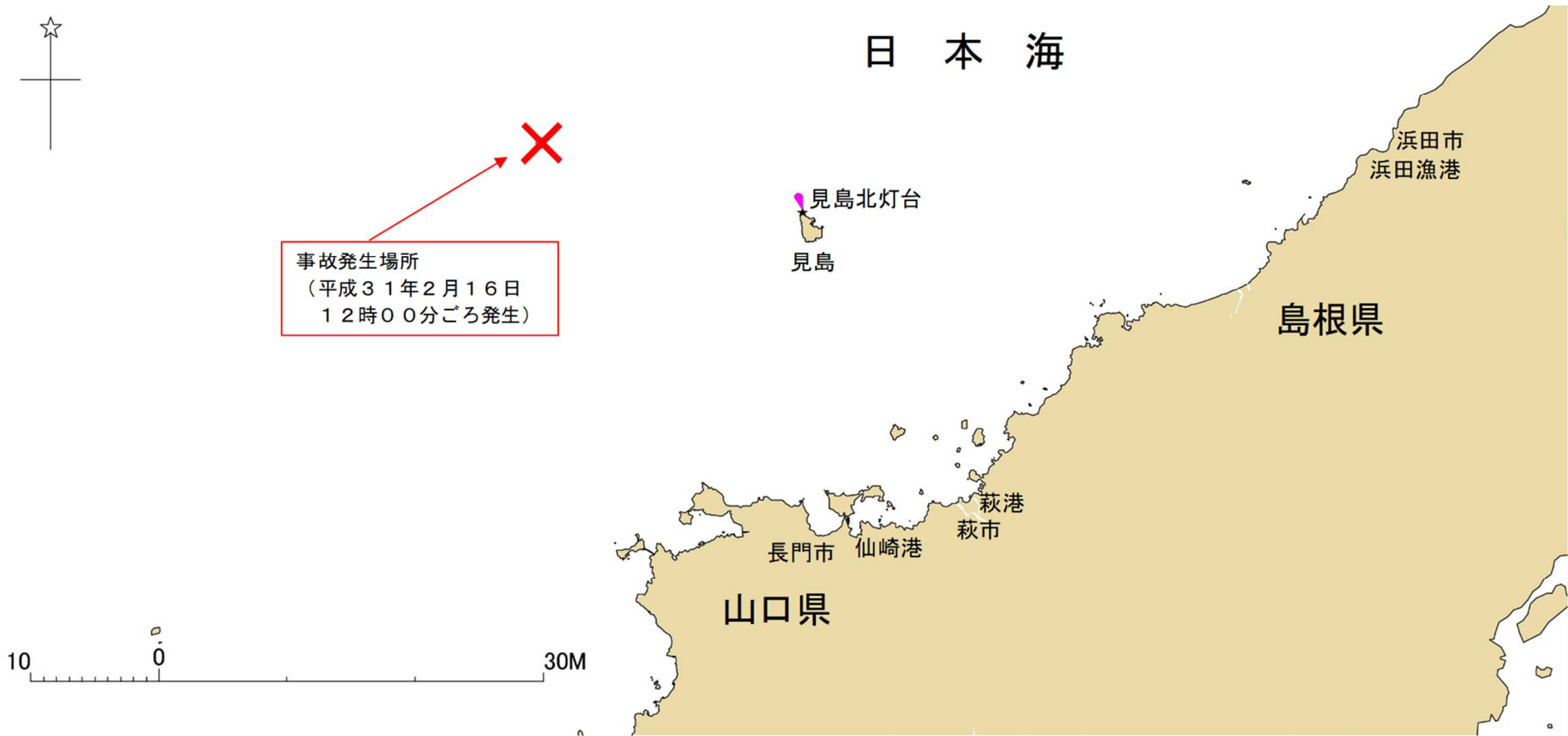


写真1 本船①



写真2 本船②



写真3 本船の後部甲板

