

船舶事故調査報告書

令和3年11月24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	令和3年2月1日 16時40分ごろ（日本時間）
発生場所	パプアニューギニア独立国ニューギニア島北方沖 （概位 北緯01°13.0′ 東経142°58.1′）
事故の概要	漁船第十八宮丸及び漁船第十八宮丸一号艇は、操業中、第十八宮丸に移乗しようと、第十八宮丸一号艇から海中に飛び込んだ甲板員1人が行方不明となり、後日、死亡認定された。
事故調査の経過	令和3年4月7日、本事故の調査を担当する主管調査官（横浜事務所）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	A 漁船 第十八宮丸、499トン 141586、宮丸漁業株式会社 69.49m×12.00m×7.35m、鋼 ディーゼル機関、2,648kW、平成23年12月 B 漁船 第十八宮丸一号艇、15トン MG2-5734（漁船登録番号）、宮丸漁業株式会社 9.38m（Lr）×5.97m×1.49m、鋼 ディーゼル機関2基、846kW（合計）、平成24年3月 第241-20187号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	A 船長 34歳 三級海技士（航海） 免許年月日 平成19年3月27日 免状交付年月日 平成28年8月19日 免状有効期間満了日 令和3年8月18日 漁労長 51歳 B 甲板員A（インドネシア共和国籍） 32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 曇り、風向 西南西、風力 4、視界 良好 海象：うねり 約1～2m、水温 約30℃
事故の経過	A船は、船長、漁労長及び甲板員Aほか23人（日本国籍11人、インドネシア共和国籍8人、キリバス共和国籍3人、ミクロネシア連邦籍

1人)が乗り組み、令和3年1月15日静岡県焼津市焼津港を出港し、22日パプアニューギニア独立国北方沖の漁場に到着して、まき網漁の操業を開始した。(写真1参照)



写真1 A船

A船は、2月1日13時38分ごろ(日本時間、以下同じ)、ニューギニア島北方沖約260海里(M)付近の海域(北緯01°11′東経143°00′)で、搭載艇であるB船ほか2隻を海上に降ろして11回目の操業を始め、投網、環締^{かんじめ}、揚網等の各作業の後、A船への漁獲の積取り作業が終了した。

甲板員Aほか2人が乗り組んでいたB船は、レッコボート(投網の補助等の役割を担う小型漁船)として操業に従事し、漁獲の積取り作業後、A船上で漁網の整理作業に加わる甲板員A及びもう1人の甲板員(以下「甲板員B」という。)をA船に移乗させる目的でA船の左舷船尾側約4mのところへ移動し、甲板員Bが海中に飛び込んでA船の舷側に架けられたアルミ製のタラップまで泳いで移乗した。(写真2参照)

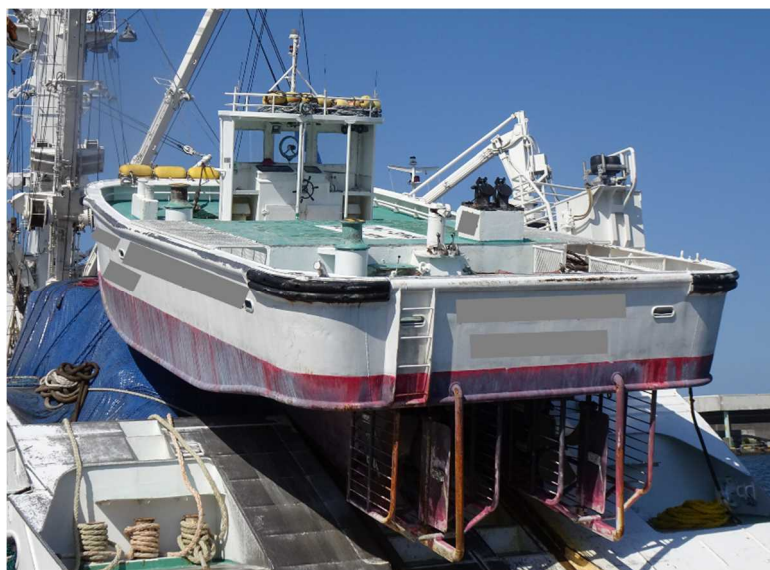


写真2 B船(A船に搭載された状態)

甲板員Aは、B船で使用したロープ等の片付け作業を終えた後、16時40分ごろ、A船に移乗する目的でB船の船首から海中に飛び込ん

	<p>だ。</p> <p>A船上にいた乗組員の1人は、甲板員Aが約30秒経過しても海面上に上がってこないことに気づき、甲板上で待機していた船長及び甲板長に報告した。</p> <p>A船は、直ちに乗組員5人がA船の船尾両舷の海中に潜り、他の乗組員は船上から双眼鏡及び目視で、また、B船を含む搭載艇3隻を使用して捜索を開始したが、甲板員Aを発見することができなかった。</p> <p>甲板員Aは、A船、付近にいた日本籍漁船14隻及び同船搭載ヘリコプター3機、アメリカ合衆国コーストガード及びオーストラリア連邦海軍の航空機による捜索が行われたものの発見されず、行方不明となった。</p> <p>甲板員Aは、後日、死亡認定され、インドネシア共和国の居住地の行政機関から死亡証明書が発行された。</p> <p>(付図1 事故発生場所概略図 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>A船は、1そうまき網を操業方法とした大中型まき網漁業に従事し、網船、運搬船及び探索船の役割を兼ね、単独(搭載艇4隻)で遠洋漁業を行っており、主にニューギニア島北方沖からキリバス共和国沖までを操業海域としていた。</p> <p>B船の乗組員は、操業中、B船からA船に移乗する際、海上が^な仄いでいれば、A船の左舷船尾部外板にB船が船首部を押し付け、その間にB船上からA船のタラップをつかんでA船に移乗していたが、海上に波やうねりがある場合、A船とB船との間に挟まれるおそれがあるので、B船上から海中に飛び込んだのち泳いでA船に移乗していた。</p> <p>甲板員Aは、令和2年5月からA船に乗船しており、それ以前にも日本国籍のまき網漁船に乗船した経験があったので、まき網漁の操業経験は3年以上あり、操業時にはB船での作業を担当し、B船からA船に泳いで移乗することが何度もあった。</p> <p>船長及び漁労長は、本事故当日、甲板員Aの体調に問題はなかったように見え、本事故前に甲板員Aの身体の不調や悩み等について、本人からも他の乗組員からも聞いたことがなかった。</p> <p>甲板員A及び甲板員Bは、操業の際、ふだんから救命胴衣を着用しておらず、本事故当時も着用していなかった。</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>不明</p> <p>なし</p> <p>不明</p> <p>甲板員Aは、行方不明となり、後日、死亡認定された。</p> <p>甲板員Aは、A船及びB船がニューギニア島北方沖で操業中、A船に移乗する目的でB船船首から海中に飛び込み、海面上に浮上してこなかったものと考えられる。</p>

	<p>甲板員 A は、海中に飛び込んだ際、身体に何らかの異状が生じた可能性があったと考えられるが、甲板員 A が行方不明となったことから、その状況を明らかにすることはできなかった。</p>
原因	<p>本事故は、A 船及び B 船がニューギニア島北方沖において操業中、甲板員 A が、A 船に移乗する目的で B 船船首から海中に飛び込み、海面上に浮上してこなかったことにより発生したものと考えられる。</p>
再発防止策	<p>船長及び漁労長は、本事故後、B 船から A 船に泳いで移乗する乗組員に救命胴衣を着用させることとした。</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"> ・ 外洋において搭載艇の乗組員は、荒天時、海へ飛び込んでの網船への移乗を控えること。

付図1 事故発生場所概略図

