

船舶事故調査報告書

令和7年3月26日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委員 伊藤 裕 康（部会長）

委員 上野 道 雄

委員 岡本 満喜子

事故種類	乗組員死亡
発生日時	令和6年9月30日 18時00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東方沖 （概位 南緯02°14.8′ 東経153°52.3′）
事故の概要	漁船第十八宮丸は、西進中、乗組員1人が落水して死亡した。
事故調査の経過	令和6年11月11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。 原因関係者からの意見聴取は、本人が本事故で死亡したため、行わなかった。
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 第十八宮丸、499トン 141586、宮丸漁業株式会社（A社） 69.49m×12.00m×7.35m、鋼 ディーゼル機関、2,648kW、平成23年12月
乗組員等に関する情報	船長 37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 令和3年5月18日 免状有効期間満了日 令和8年8月18日 漁労長 55歳 乗組員A（キリバス共和国籍） 32歳
死傷者等	死亡 1人（乗組員A）
損傷	なし
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北東、風速 3～4m/s、視界 良好 気温 約30.6℃ 海象：うねり 約0.5～1m、海水温 約31℃
事故の経過	本船は、船長、漁労長及び乗組員Aほか21人（日本国籍12人、インドネシア共和国籍5人、キリバス共和国籍4人）が乗り組み、令和6年9月1日静岡県焼津市焼津港を出港し、7日パプアニューギニア独立国北方沖の漁場に到着して、大中型まき網漁の操業を開始した。（写真1参照）



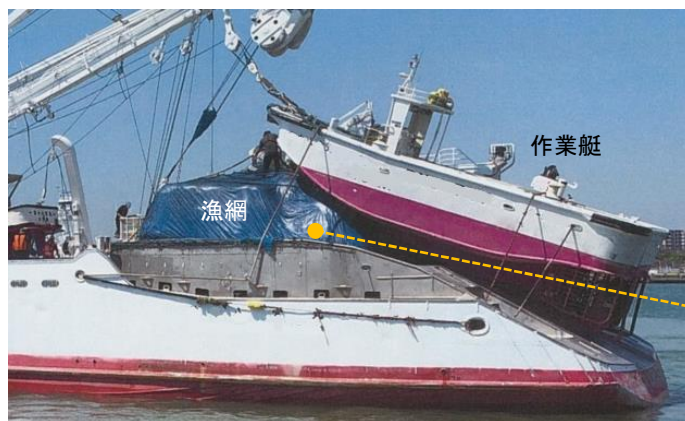
写真1 本船（A社提供）

本船は、9月30日08時34分ごろ（日本時間、以下同じ）、ニューギニア島東北東方沖約400海里（M）付近の海域で、24回目の操業を開始し、12時35分ごろ漁獲物の取込み作業を終了した。

本船は、その後、漁労長が操船に当たり、魚群探索を開始することとし、約10ノットの対地速力で西進した。

その頃、乗組員A及びその他の乗組員4人は、次の操業に備え、作業用救命衣未着用のまま、‘船尾部上甲板に置かれた漁網の下部の環（沈下用リング）に漁網を絞るためのワイヤを通し、船尾端に積み付けられた作業艇にそのワイヤを引き込む作業’（以下「本件作業」という。）を左舷船尾部で実施した。乗組員Aは、漁網の船尾側で作業していた。

（写真2、写真3、図1参照）



※本事故時、漁網に青いカバーは掛けられていなかった。

乗組員Aの作業位置

写真2 左舷船尾部の状況（写真1拡大）

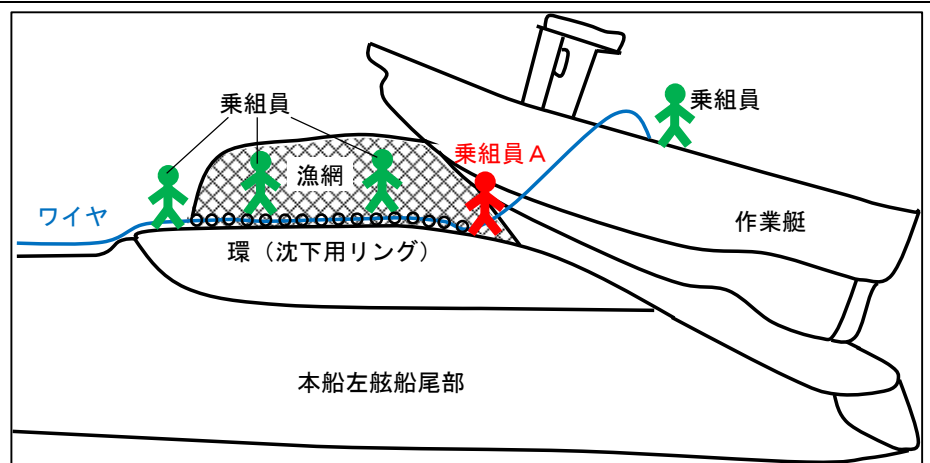


図1 本件作業時の状況（A社の回答により作図）



写真3 左舷船尾部の状況（船尾方向から）

乗組員の1人は、本件作業を終えて移動する際、ワイヤが一瞬張った状態になったのを見て、本件作業を実施した乗組員の誰かがワイヤにつまづいたのではないかと思い、その直後の12時40分ごろ左舷後方の海面に浮上した乗組員Aを発見し、マイクを使用して船内に停船するよう連絡した。

連絡を受けた漁労長は、直ちに本船を停船させ、乗組員に対し、船体中央部上甲板に置かれた別の作業艇（以下「A艇」という。）を使用して乗組員Aを救助するよう指示した。

本船は、操機長ほか乗組員Aと同国籍の乗組員3人が乗ったA艇をボートダビット（小型ボートを吊り上げたり降ろしたりするためのクレーン状の装置）で海面に下ろした。A艇が海面に浮かんでいる乗組員A付近まで移動した際、乗組員AがA艇に泳ぎ着いて船縁を掴み、操機長らが乗組員Aを艇内に引き揚げた。

乗組員Aは、「痛いので体を触らないで」と母国語で話した後、意識を失った。

	<p>本船は、接舷したA艇をボートダビットで揚収し、船長らが心肺停止状態となった乗組員Aを本船内に運び入れ、12時53分ごろから乗組員による心肺蘇生処置（人工呼吸、胸骨圧迫、AED）を開始した。</p> <p>漁労長は、13時ごろ病院及び海上保安庁に乗組員Aの状況を連絡し、救助を要請するとともに、病院から心肺蘇生処置の助言を受けた。</p> <p>本船は、乗組員Aを搬送するため、ニューギニア島に向けて西進していたが、18時ごろ、病院の医師と連絡をとっていた漁労長は、病院の医師から心肺蘇生処置を継続しても蘇生は難しい状況にある旨を知らされた。その後、A社へ連絡の上、同処置を断念し、焼津港に帰港することとした。</p> <p>本船は、10月8日10時ごろ焼津港に到着した。</p> <p>乗組員Aは、後日医師により、次のとおり検案された。</p> <p>死亡推定時刻：9月30日18時</p> <p>直接死因：溺死の疑い（発症から死亡までの期間：数時間）</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>本船は、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（作業艇搭載）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>漁網が置かれた本船の船尾部にはブルワーク*1がなく、本船の船尾端には、積み付けられた作業艇の搬出入のため、下方へ傾斜が設けられていた。</p> <p>ワイヤは甲板上のワイヤドラムから延出されていた。</p> <p>乗組員Aは、約12年の漁業経験のうち、日本漁船に約7年、A社の操業に約1年それぞれ従事し、日本国籍の乗組員との意思疎通はとれており、本船では揚網、漁獲物の取込み、漁網の修理、本件作業などを担当していた。</p> <p>乗組員Aは、身長約178cm、体重約94kgで、本事故前の漁獲物の取込み作業にふだんどおり従事していた。</p> <p>乗組員Aは、上半身は長袖シャツの上に半袖シャツを、下半身はトレーニングズボン^{すね}をそれぞれ着て、脛の部分を短くしたゴム靴を履いていた。落水後、A艇に引き揚げられた際は、上半身の着衣のみの状態であった。</p> <p>A社は、所有船舶の乗組員に対し、甲板作業中にベスト型の作業用救命衣を着用するよう指導していたが、乗組員は、気温が高い中での作業となり、また、揚網作業時に作業用救命衣のファスナーが引っ掛かるなどの理由で、同救命衣を着用しないまま作業することがあった。</p> <p>船員労働安全衛生規則（昭和39年運輸省令第53号）では、船舶所</p>

*1 「ブルワーク」とは、人や貨物が船外に落ちないように、又は波が甲板に打ち込まないように暴露甲板舷側に立てる囲いをいう。

	<p>有者に対し、甲板上で漁ろう作業を行わせる場合、作業従事者に作業用救命衣を使用させること及び船員に対し、漁ろう作業において作業用救命衣の使用を命ぜられたときは、同救命衣を使用しなければならないことが規定されている。</p>
<p>分析</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>不明 不明 なし</p> <p>乗組員 A の死因は、数時間での溺水の疑いであった。</p> <p>乗組員 A は、本船がニューギニア島北東方沖で西進中、本件作業後、左舷船尾部から船外に落水して溺死したものと考えられる。</p> <p>乗組員 A は、左舷船尾部の漁網付近を移動していた際、ワイヤが足元に当たり、体のバランスを崩して船外に落水した可能性があると考えられるが、目撃者がおらず、客観的な情報が得られなかったことから、落水に至った状況を明らかにすることはできなかった。</p> <p>乗組員 A 及びその他の乗組員 4 人は、作業用救命衣未着用のまま、本件作業を実施していたものと考えられるが、A 社の指導に従い、作業用救命衣を着用しなければならなかった。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船がニューギニア島北東方沖において西進中、乗組員 A が、本件作業後、左舷船尾部の漁網付近を移動していた際、左舷船尾部から船外に落水したことにより発生したものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</p>	<p>A 社は、本事故後、作業に支障のない作業用救命衣に変更して乗組員に着用を徹底させ、また、乗組員に対し、作業時に危険を伴う状況がある場合は乗組員同士で注意喚起を行うことなどを周知した。</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、次のことが考えられる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 漁船の船員は、甲板上で作業を行う際、足下に注意し、船外へ落水しないような姿勢で作業を行うこと。また、複数の乗組員でブルワークのない舷側に近づいて作業を行う際、相互に安全の確認を行うこと。 ・ 漁船の船員は、甲板上で漁ろう作業を行う場合、作業用救命衣を着用すること。 ・ 漁船の船長及び漁労長は、甲板上で漁ろう作業を行う場合、乗組員に対し、作業用救命衣を着用させることが望ましい。

付図1 事故発生場所概略図

