

船舶事故調査報告書

平成23年6月23日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 横山 鐵 男（部会長）
 委員 山本 哲 也
 委員 石川 敏 行
 委員 根本 美 奈

事故種類	乗組員死亡
発生日時	平成22年9月23日 02時00分ごろ
発生場所	長崎県島原市島原港北東方沖 島原灯台から真方位077° 3.6海里付近 (概位 北緯32° 47.6′ 東経130° 27.0′)
事故調査の経過	平成22年9月24日、本事故の調査を担当する主管調査官（長崎事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。 原因関係者としての船長からの意見聴取は、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 ^{だいろく} 大福丸、4.4トン NS3-49308（漁船登録番号）、個人所有 12.92m (Lr) × 2.46m × 1.12m、FRP ディーゼル機関、254kW（漁船法馬力数）、昭和60年3月15日
乗組員等に関する情報	船長 男性 69歳 一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 昭和50年2月18日 免許証交付日 平成21年11月16日 (平成27年3月7日まで有効)
死傷者等	死亡 1人（船長）
損傷	かにかご用基綱（以下「基綱」という。）切断
事故の経過	本船は、船長及び甲板員が乗り組み、島原港北東方沖において、かにかご漁の操業中、かごを揚げ始めて約5分～10分後の平成22年9月23日02時00分ごろ、南風が7m/s以上となり、波高が高くなった際、右舷船首部のローラーで巻上げていた基綱がかご約10個を引き揚げたところでローラー付近において切断し、そのはずみで船体が大きく動揺したことから、船首部でローラーの操作とリモコン操船していた船長が落水するとともに、ローラーの約2～3m船尾方でかにかごを畳んでいた甲板員が甲板上に転倒して意識を失った。 甲板員は、その後、意識を取り戻したが、落水した船長を発見できず、風浪が強く危険なため、島原港方向に向けて航行を開始し、09時00分ごろ、同港沖において捜索中の僚船（以下「僚船A」という。）に救助された。 船長は、13時00分ごろ、捜索中の海上保安庁のヘリコプターによって発見され、その後、病院に搬送されたが、死亡が確認された。 船長の死因は溺死、死亡推定時刻は23日02時00分ごろと検案された。

気象・海象	<p>気象：天気 雨、風向 南、風力 4（観測地点 島原）</p> <p>海象：海面 少し高い波</p>	
その他の事項	<p>基綱は、直径9mmの合成繊維製であり、重さ約2kgのかにかごを約15m間隔で約300個取り付けていた。</p> <p>基綱の切断箇所付近には、特に強度不足となる摩耗等の状況はなかった。</p> <p>漁場は、水深が約30～40mで、底質は泥であった。</p> <p>本船は、01時00分ごろ島原港を出港したが、本事故当時、風はあまりなく、かにかごを引揚げ始める頃から強くなった。</p> <p>本船所属漁業協同組合の僚船は、えびかご漁のために02時00分ごろ、島原港の出港を予定していたが、風が急に強くなったので出港を取りやめた。</p> <p>僚船Aは、えびかご漁の出港を取りやめたとき、本船が出港していたことを知り、気になっていた。</p> <p>僚船Aは、05時30分ごろ、本船が帰港していないので、所属漁業協同組合に連絡し、搜索を開始した。</p> <p>船長は、救命胴衣を着用していなかった。</p> <p>本船は、無線機等の通信機器を装備しておらず、甲板員は、携帯電話を所持していたが電池が切れていた。</p>	
分析	<p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>不明</p> <p>不明</p> <p>あり</p> <p>船長の死因は、溺死であった。</p> <p>本船は、島原港北東方沖において、かにかごをローラーで揚収中、南風が強まって波高が高くなった際、基綱が切断して船体が動揺したことから、船長が落水して死亡したものと考えられる。</p> <p>船長は、落水して溺死したものと考えられるが、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>基綱は、操船、風浪、巻上げ速度等が影響して切断した可能性があると考えられるが、切断した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、夜間、本船が、島原港北東方沖において、かにかごをローラーで揚収中、南風が強まって波高が高くなった際、基綱が切断して船体が動揺したため、船長が落水したことにより発生したものと考えられる。</p>	
参考	<p>本事故の再発防止策として次のものが考えられる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・天候急変時の操業中止及び避航 ・救命胴衣の着用 	

※ 「参考」は、今後の同種船舶事故等の再発防止のために役立つと考えられる事項を列挙したものである。