

船舶事故調査報告書

平成24年1月19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 庄 司 邦 昭
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	不明（平成22年10月28日 17時40分ごろ～19時00分ごろの間）
発生場所	福島県相馬市相馬港南東方沖 相馬市所在の鵜ノ尾埼灯台から真方位141° 1.8海里付近 （概位 北緯37° 48.1′ 東経141° 00.7′）
事故調査の経過	平成22年10月29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 ^{あたご} 愛宕丸、5.4トン FS2-2826（漁船登録番号）、個人所有 11.30m (Lr) × 2.89m × 0.80m、FRP ディーゼル機関、389kW（漁船法馬力数）、昭和57年10月
乗組員等に関する情報	船長 男性 61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54年10月12日 免許証交付日 平成22年8月31日 （平成28年6月5日まで有効）
死傷者等	死亡 1人（船長）
損傷	なし
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、相馬港南東方沖において、僚船3隻と共に船びき網漁の揚網作業中、平成22年10月28日17時40分ごろ船長が僚船Aと無線連絡を行ったのち、18時30分ごろ僚船Aが無線で本船を呼び出したが応答しなかった。 僚船B及び僚船Cは、僚船Aから連絡を受けて本船の様子を見に向かったところ、19時00分ごろ船尾中央部に設置されたVローラーに船首側から挟まれた状態の船長を発見した。 船長は、僚船Aの船長によりVローラーから外され、僚船Bにより相馬市松川浦漁港に搬送されたのち、待機していた救急車で病院に搬送されたが、死亡が確認され、胸部圧迫による窒息と検案された。 本船は、僚船Cの乗組員の操船により松川浦漁港に入港した。
気象・海象	気象：天気 雨、風向 北西、風力 2、視界 不良
その他の事項	本船の船びき網は、胴網が約10.8m、手網が約10.8mあり、二つに分かれる手網に取り付けた股網のそれぞれにチェーンを介してL型開口

	<p>板（ステンレス製）が取り付けられ、同開口板にチェーンを介して引き綱が付いていた。</p> <p>本船は、L型開口板2個が船内に揚がっており、左舷側に揚がったL型開口板に取り付けたチェーンがVローラーの下の隙間に落ちていた。</p> <p>船びき網漁の揚網方法は、Vローラーで2本の引き綱を一緒に引き揚げ、それぞれのL型開口板に取り付けたチェーンを交互にVローラーへ巻き込み、Vローラーを停止してL型開口板を手で船内に引き揚げ、Vローラーを逆転させて巻き込んだチェーンを外しながら引き綱の結合部を船尾側にかわしたのち、Vローラーを正転させて股綱を一緒にVローラーで引き揚げていた。</p> <p>船長は、救命胴衣を着用し、その上に合羽を着ていた。</p> <p>船長の健康状態は、良好であった。</p>	
分析	<p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象の関与 判明した事項の解析</p>	<p>あり なし 不明</p> <p>船長の死因は、窒息であった。</p> <p>本船は、相馬港南東方沖において、船びき網漁の揚網作業中、船長が、17時40分ごろ僚船と無線連絡を行い、19時00分ごろVローラーに挟まれた状態で僚船に発見されたことから、この間において、揚網作業中、船尾中央部に設置されたVローラーに挟まれて死亡したものと考えられるが、挟まれた状況を明らかにすることはできなかった。</p> <p>船長は、船首側からVローラーに挟まれていたことから、Vローラーを逆転して巻き込んだチェーンを外しながら引き綱の結合部を船尾側にかわそうとして挟まれた可能性があると考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、本船が相馬港南東方沖において、船びき網漁の揚網作業中、船長がVローラーに挟まれたことにより発生したものと考えられる。</p>	
参考	<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"> ・ Vローラー付近の作業は、挟まれるおそれのある側で行わないこと。 ・ Vローラーに挟まれるおそれのある側で作業を行う場合は、Vローラーを停止すること。 	