

船舶事故調査報告書

平成25年1月31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 根 本 美 奈

事故種類	乗組員死亡
発生日時	不明（平成24年10月25日 17時40分ごろ以降の小型底びき網のえい網を開始した時刻～21時00分ごろの間）
発生場所	長崎県川棚町葉島西方沖
事故調査の経過	<p>平成24年10月27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。</p> <p>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。</p>
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	<p>漁船 清龍丸、1.6トン</p> <p>NS3-504354（漁船登録番号）、個人所有</p> <p>7.62m (Lr) × 2.24m × 0.64m、FRP</p> <p>ディーゼル機関、漁船法馬力数15、平成2年5月31日</p>
乗組員等に関する情報	<p>船長 男性 72歳</p> <p>二級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定</p> <p>免許登録日 昭和55年8月25日</p> <p>免許証交付日 平成21年3月11日</p> <p>（平成26年4月21日まで有効）</p>
死傷者等	死亡 1人（船長）
損傷	なし
事故の経過	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、平成24年10月25日17時40分ごろ川棚町惣津漁港を出港したのち、葉島西方沖の漁場で小型底びき網の操業を開始した。</p> <p>僚船は、操業している本船を何度か視認していたところ、21時00分ごろ後方から本船が接近してきたので、ライトで照らして注意喚起したものの、本船からの反応がなく、僚船の引き綱が本船のプロペラに巻き込まれ、負荷が掛かって機関が停止した。</p> <p>僚船船長は、本船の左舷に僚船の右舷を横着けしたところ、本船に人影がなく、船長が落水したのかと思ったが、本船の操縦台左舷側下方に設置されていた引き綱巻上げ用ローラー（以下「引き綱ローラー」という。）に仰向けで頭から巻き込まれていた船長を発見し、呼び掛けたが応答しないので、船舶販売修理業者経由で川棚漁業協同組合に救助船を要請した。</p>

	<p>本船は、来援した救助船により、えい網中であった漁網を切り離され、惣津漁港にえい航された。</p> <p>船長は、胴体が引き綱ローラーと甲板との間の約20cmの隙間に入っており、頭と両手が同ローラーの船首方に位置して仰向けとなり、右脚を船尾方に投げ出し、左脚がくの字に曲がり、左大腿付根部が同ローラーの右側の円形抑えと甲板との約5cmの隙間に食い込んでいたので、来援した消防署救急隊員により、円形抑えの一部と左脚に巻き付いていた引き綱とが切断されて救助され、病院に搬送されたが、死亡が確認された。</p> <p>船長の死因は、<u>縊死</u>と検案された。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 南西、風速 約2m/s、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船は、魚倉のある船首甲板、操縦台が付設された船室、えい網作業を行う船尾甲板等からなり、操縦台右舷に主機操縦及びクラッチ操作レバー、同台左舷側に舵輪、その下方の側壁内側に引き綱ローラー、左舷側壁通路側にサイドローラー等が設置されていた。</p> <p>サイドローラーは、先端に船尾作業灯を吊り下げた長さ約5mの鋼管の船尾付近に付設された始動スイッチの投入により、船室直下の機関室船首左舷側壁付近に設置された電磁クラッチに通電され、主機駆動のVベルト及び同クラッチを経て船室左舷側壁通路側に張られたチェーンを介して駆動されるようになっていた。</p> <p>引き綱ローラーは、直径約10cm長さ約40cmのステンレス製の中空軸、両端の直径約10mmのステンレス棒を加工した直径約50cmの円形抑え、右舷側に付設された手動クラッチ等で構成され、同クラッチを嵌合したのち、サイドローラーを運転すれば、引き綱を巻き取ることができるようになっていた。</p> <p>本船は、引き綱ローラーに巻き付けられていた直径約18mmで長さ約50mの引き綱、長さ約30mの股綱及び全長約15mの漁網を使用していた。</p> <p>本船は、ふだん、操縦台より約70cm後方の船体中央に設置された直径約10cm甲板からの高さ約170cmのステンレス製の支柱（以下「えい網支柱」という。）の高さ約140cmの位置に巻き付けた「直径約50mm長さ約80cmのロープと直径約25mm長さ約4mのロープとをシャックルでつないだロープ」（以下「えい網索」という。）をフックで引き綱につなぎ留め、漁網をえい網支柱及びえい網索で支え、速力約1.5～2ノットで漁場内を巡回しながらえい網していた。</p> <p>本船は、僚船船長が船長を発見した際、マストの白色全周灯と両色灯が点灯していたが、船尾作業灯は点灯しておらず、主機を前進に運転してえい網中であり、引き綱ローラーの手動クラッチは嵌合していたものの、サイドローラー及び引き綱ローラーは停止していた。</p>

	<p>本船は、本事故後、主機と電磁クラッチとを連結していたVベルトが擦り切れていることが判明した。</p> <p>船長は、救命胴衣を着用していなかった。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象の関与 判明した事項の解析</p>	<p>あり</p> <p>なし</p> <p>なし</p> <p>船長の死因は、縊死であった。</p> <p>本船は、17時40分ごろ惣津漁港を出港後、僚船船長が、葉島西方沖の漁場で小型底びき網をえい網中の本船を視認したのち、21時00分ごろ船長が引き綱ローラーに巻き込まれた状態のところを発見したことから、17時40分ごろ以降のえい網を開始した時刻～21時00分ごろの間において、葉島西方沖で小型底びき網のえい網中、船長が、引き綱ローラーに巻き込まれたことから、死亡したものと考えられる。</p> <p>本船は、本事故発生により、引き綱ローラーに負荷がかかってサイドローラーの電動クラッチが動かなくなり、主機駆動のVベルトが擦り切れたものと考えられる。</p> <p>本船は、船長が縊死していたことから、船長が引き綱ローラーを駆動したのち、引き綱が首に掛かって仰向けに倒れ、引きずられた可能性があると考えられるが、目撃者がおらず、船長が同ローラーに巻き込まれるに至った状況を明らかにすることはできなかった。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、本船が、葉島西方沖で小型底びき網のえい網中、船長が引き綱ローラーに巻き込まれたため、発生したものと考えられる。</p>
<p>参考</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"> ・ 引き綱の巻上げを行う際、引き綱とえい網索の引き綱ローラー側に立ち入らないこと。 ・ 引き綱、えい網索等を操作する必要がある場合、引き綱ローラーを停止すること。