

船舶事故調査報告書

平成26年2月6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25年5月21日 10時ごろ～11時ごろの間）
発生場所	高知県土佐清水市 ^{かなえさき} 叶崎南南西方沖 叶崎灯台から真方位222° 1,500m付近 （概位 北緯32°44.3′ 東経132°47.5′）
事故調査の経過	平成25年5月22日、本事故の調査を担当する主管調査官（神戸事務所）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 ^{たいせい} 大成丸、1.9トン KO3-15180（漁船登録番号）、個人所有 8.41m（Lr）×1.98m×0.52m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数50、昭和58年2月23日
乗組員等に関する情報	船長 男性 79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 平成18年12月4日 免許証交付日 平成23年6月13日 （平成28年12月3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、ふだんから船長が1人で乗り組み、土佐清水市 ^{かいのかわ} 貝ノ川漁港を定係地として一本釣り（いさき釣り）の操業を行っていた。 巡視艇は、平成25年5月21日10時ごろ、本船が、錨泊を行い、高知県大月町小才角 ^{こさいつの} 漁港南南東方沖で操業を行っており、胴巻き式の救命胴衣を着けている船長を認めた。 僚船は、貝ノ川漁港沖へ向けて東進中、僚船の船長（以下「僚船船長」という。）が、10時30分ごろ小才角漁港南南東方沖で錨泊している本船を見た。 僚船船長は、本船の左舷方を通過する際、本船の船首及び船尾に人影がなく、双眼鏡で操舵室の様子を見たが、船長を確認できなかったため、不思議に思い、引き返し、11時ごろ、本船に着き、船長を捜したが、船内のどこにも見当たらなかったため、11時10分ごろ、

ふだんから餌を置いている店へ電話を掛け、海上保安庁へ連絡するように依頼した。

僚船船長は、船長を捜索中、海上保安庁からの電話で本船のそばに戻るよう指示を受けた。

土佐清水海上保安署は、巡視艇を出動させ、巡視艇が12時20分ごろ本船に到着し、海上保安官が船内を捜索したものの、船長を発見することができなかつたので、本船のキャプスタンで錨索（直径12mm、化学繊維製）を巻いていたところ、錨索がキャプスタンのドラムからはみ出して本体に絡まる状況となり、キャプスタンのドラムが停止し、更に本船の主機が停止した。（写真1参照）



写真1 操舵室後方の状況

僚船船長は、本船では錨索の巻取りができないと判断して僚船のウインチドラムで巻くため、錨索を切断して僚船のウインチドラムで巻いていたところ、13時40分ごろ海中で船長を発見し、13時58分ごろ、3人の海上保安官と共に船長を僚船に引き揚げ、船長の右足の甲に錨索が一巻きしていることを認めた。

船長は、巡視艇に移されて土佐清水市清水港へ搬送され、待機していた救急隊員によって14時38分ごろに死亡が確認された後、高知県四万十市の病院で溺死と検案された。

本船は、後日、僚船船長によって高知県須崎市須崎港へ運ばれた。（付図1 本船錨泊場所図 参照）

気象・海象

(1) 気象観測値

本船が錨泊していた場所の東方約20kmに位置する清水特別地域気象観測所（概位 北緯32°43.3′ 東経133°00.6′）における本事故発生日10時00分～11時10分までの観測値は、次のとおりであった。

時刻 (時:分)	降水量 (mm)	気温 (°C)	風速及び風向			
			平均		最大瞬間	
			風速 (m/s)	風向	風速 (m/s)	風向
10:00	—	23.2	2.2	東南東	3.7	東南東
10:10	—	23.2	1.9	東南東	3.0	南東
10:20	—	23.4	1.8	東南東	2.6	東南東
10:30	—	23.6	1.5	南東	2.1	南東
10:40	—	24.2	1.5	東南東	2.2	東南東

10:50	—	25.7	2.0	南東	3.0	南東
11:00	—	24.7	1.5	南東	2.6	東南東
11:10	—	24.4	1.3	南東	2.4	南東

※降水量欄の「—」は、降水の現象がないことを表す。

(2) 僚船船長の観測による気象及び海象

天気 晴れ、風 微弱、波高 約0.5m、潮流 東

(3) 海上保安庁の情報による気象及び海象

通報を受けて出動した巡視艇が、本船に到着した12時20分ごろの観測値は、次のとおりであった。

天気 曇り、風向 東、風速 約3m/s、視界 良好、気温 約24℃、水温 23.6℃、波高 約0.5m、うねり 波向北西、波速 約1.5m/s

その他の事項

本船は、船尾甲板に厚さ約5cmの板が敷かれており、両舷にかごが置かれて錨索及び錨がそれぞれに収納されていた。また、同板からブルワーク上縁までの高さは、船尾端の中央部において約38cmであった。

僚船船長は、本船に着いたとき、本船の主機が運転され、キャプスタンのドラムが回転していること、船尾甲板に錨索が余り残っていなかったこと、及び船尾端のブルワーク上に取り付けられたステンレス製の棒の右舷端のフック部に錨索が塊になって引っ掛かっていることを認めた。

僚船船長の口述によれば、本船で使用している錨索は、僚船のものと同様、1巻きの長さが200mであり、錨を投入する際は、自らが錨を持って海に落とすが、錨を揚げる際は、本船ではキャプスタンを、僚船ではウインチドラムをそれぞれ使って巻いていた。

僚船では、風潮流による圧流を防ぎ、船を固定するために両舷の錨を投入して操業を行っていたが、本事故時、本船では、右舷錨のみが投入され、錨索がつなぎ合わされており、僚船船長が錨索を300m以上巻き取った。

(写真2参照)

両端をフック状に曲げたステンレス製の棒



写真2 本船の船尾右舷側

僚船船長は、錨索を巻き取り中に船長が海中に見えたとき、水深が約33mであることを確認し、船長の足が錨索に絡まっていた所から

	<p>錨までの長さが約50～60mであることが分かった。</p> <p>海上保安庁の情報によれば、巡視艇が12時20分ごろ本船に到着した際、位置が北緯32°44.3′、東経132°47.5′であり、本船の機関操縦レバーのうち、クラッチレバーが後進側に入っていた。</p> <p>船長は、引き揚げられたとき、上衣はジャンパー及び下衣は作業ズボンを着用し、長靴（両足）を履いていた。なお、救命胴衣は着けておらず、携帯電話は、作業ズボンの左ポケットに入っていた。</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>不明</p> <p>不明</p> <p>不明</p> <p>船長は、溺死した。</p> <p>本船は、10時ごろ、巡視艇により、叶崎南南西方沖において、錨泊を行い、船長が一本釣りの操業を行っているところを目撃された後、僚船船長が、11時ごろ船長が本船のどこにも見当たらないことを確認し、船長は、揚錨中、錨からの距離が約50～60mの所の錨索に右足の甲が絡んだ状態で発見されたので、10時ごろ～11時ごろの間において、船長が右足の甲に錨索が絡んだことから、落水し、死亡するに至ったものと考えられるが、錨索が絡んで落水し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、本船が、叶崎南南西方沖において、錨泊して一本釣りの操業中、船長が、右足の甲に錨索が絡んだため、落水したことにより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"> ・ 甲板上に錨索等を置く場合、足に錨索等が絡まないように整理を行い、足元の安全を確認しておくこと。 ・ 救命胴衣等の着用を徹底するとともに、適切な着用を心掛けること。

