

船舶事故調査報告書

平成27年8月20日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 庄司邦昭（部会長）
 委員 小須田 敏
 委員 根本美奈

事故種類	乗組員死亡
発生日時	平成27年3月9日 03時50分ごろ
発生場所	佐賀県 ^{かんざき} 神埼市 ^{ちとせ} 千歳漁港（筑後川） 青木島三等三角点から真方位259° 1,900m付近 （概位 北緯33° 14.56′ 東経130° 23.15′）
事故調査の経過	平成27年3月10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A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	A 漁船 ^{おおえ} 大江丸、4.97トン SA3-12961（漁船登録番号）、個人所有 12.25m (Lr) × 2.29m × 0.81m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数70、昭和50年1月24日
乗組員等に関する情報	船長A 男性 66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51年5月28日 免許証交付日 平成23年6月3日 （平成28年9月26日まで有効） 甲板員A 女性 64歳
死傷者等	死亡 1人（船長A）
損傷	なし
事故の経過	A船は、船長A及び甲板員Aが乗り組み、筑後川河口南西方沖ののり養殖漁場での摘採 ^{てまさい} 作業等を終えて筑後川の右岸の係留場所に戻り、船首を上流に向けて係留中の僚船（以下「B船」という。）の左舷側に右舷着けした。 甲板員Aは、係留場所に設置された係船浮標につながっていた係留索を取ってA船の船首のたつに掛け、同索がたつから抜けないように更に上から別のロープを掛けていたところ、平成27年3月9日03時50分ごろ、船長Aの落ちたと叫ぶ声を聞いた。（写真1参照）



写真1 A船の船首のたつ及び係船浮標

甲板員Aは、急いで船尾に移動して船長Aに呼び掛けたところ、暗くて姿は見えなかったものの船尾方から返事があったので、操舵区画にあったロープを船尾から水面上に投げ、係留中のB船の船尾につないでいた^{かくぶね}角船（陸と係留場所との移動に使う小舟）で、約50m下流まで捜しに行ったが、呼び掛けに答える声は聞こえず、船長Aを見付けることはできなかった。

僚船（以下「C船」という。）の船長は、A船の約50m下流の係船浮標に係留中の漁船の左舷側に、C船を右舷着けで係留しようとしていた際、同漁船の右舷側を流されていく船長Aに気付き、C船を移動させてサーチライトで照らしながら捜していたところ、C船の約100m下流で船長Aが水中に沈んでいったので、04時00分ごろ110番通報した。

船長Aは、行方不明となり、3月20日09時00分ごろ、本事故発生場所から約5.6km上流の下田大橋（福岡県久留米市）付近の筑後川において、漂流しているところを発見され、溺死と検案された。

（付図1 事故発生場所概略図 参照）

	<p>写真1 A船の船首のたつ及び係船浮標</p> <p>甲板員Aは、急いで船尾に移動して船長Aに呼び掛けたところ、暗くて姿は見えなかったものの船尾方から返事があったので、操舵区画にあったロープを船尾から水面上に投げ、係留中のB船の船尾につないでいた^{かくぶね}角船（陸と係留場所との移動に使う小舟）で、約50m下流まで捜しに行ったが、呼び掛けに答える声は聞こえず、船長Aを見付けることはできなかった。</p> <p>僚船（以下「C船」という。）の船長は、A船の約50m下流の係船浮標に係留中の漁船の左舷側に、C船を右舷着けで係留しようとしていた際、同漁船の右舷側を流されていく船長Aに気付き、C船を移動させてサーチライトで照らしながら捜していたところ、C船の約100m下流で船長Aが水中に沈んでいったので、04時00分ごろ110番通報した。</p> <p>船長Aは、行方不明となり、3月20日09時00分ごろ、本事故発生場所から約5.6km上流の下田大橋（福岡県久留米市）付近の筑後川において、漂流しているところを発見され、溺死と検案された。</p> <p>（付図1 事故発生場所概略図 参照）</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 雨、風 なし、気温 約9.2℃ 海象：潮汐 下げ潮の末期</p>
<p>その他の事項</p>	<p>A船は、のり養殖の作業を他の漁船3隻と共同で行っており、3隻が摘採作業を、1隻がのり工場での作業を4隻で順番に1週間ごとに交替し、6日作業して1日休むという周期で行っていた。</p> <p>A船は、本事故当時、係留中のB船の船首甲板にのり摘採船が積み込まれ、その船尾がB船の右舷側から飛び出しており、右舷側に着けられない状況であったので、B船の左舷側に右舷着けした。</p> <p>B船への係留作業は、甲板員Aが係船浮標に船首から係留索を取っ</p>

て船首のたつに掛けた後、船長AがA船を少し船尾方へ移動させ、A船と同じ係船浮標に係留中のB船の左舷船尾から取った係留索をA船の右舷船尾のたつに掛けるというものであった。

A船は、‘右舷船尾に小用を足すための台形状の開口部’（船首尾方向右舷側約520mm、同方向左舷側約270mm、船幅方向約570mm、以下「本件開口部」という。）があり、ヒンジ式の蓋で開閉できるようになっていたが、ヒンジが壊れていた。

A船は、2月中旬ごろヒンジの修理を行う予定であったが、都合により延期となっていた。

船長Aは、ヒンジを購入して修理を試みたが、うまくいかなかった。

A船は、8日22時30分ごろ係留場所を出発し、漁場に向けて航行中、反航船による航走波の衝撃を受け、本件開口部の蓋及び同蓋の上に置いていたビールケースが無くなり、甲板員Aがそのことに気が付き、船長Aにその旨を伝えたが、船上に蓋の代替品になるものがなかったため、本件開口部を蓋がない状態にして漁場に向かった。（写真2参照）



右舷船尾の
たつ

写真2 本件開口部

甲板員Aは、本件開口部付近は照明もなく暗いこともあり、船長Aに声を掛けて注意を促していた。

甲板員Aは、2月中旬以降、船長Aが、摘採作業のみが続いていた上、本事故当時は同作業期間の終盤近くだったので、疲労が蓄積しており、また、8日はのり工場の機械の調子が悪く、のり工場に出掛けて20時30分ごろ帰宅して夕食をとったのち、布団に入ったものの、22時00分ごろには出漁予定であったので、ほとんど睡眠をとっていないと思った。

甲板員Aは、本事故後、船長AがA船の右舷船尾のたつ付近でB船の左舷船尾から係留索を取ろうとした際、本件開口部から落水したのではないかと思った。

	<p>船長Aは、胴長に合羽を着てネックウォーマーをしており、救命胴衣は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・海象等の関与 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Aは、溺死した。</p> <p>A船は、千歳漁港において係留作業中、船長Aが落水したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、雨が降り、照明がない状況下、A船の右舷船尾のたつ付近でB船の左舷船尾から係留索を取ろうとした際、疲労が蓄積していたことから、覚醒水準が低下し、船尾部から落水した可能性があると考えられるが、落水した状況を明らかにすることはできなかった。</p> <p>船長Aは、落水して溺水したものと考えられるが、溺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>船長Aは、救命胴衣を着用していれば、救助された可能性があると考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、A船が、千歳漁港において係留作業中、船長Aが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"> ・ 暴露甲板で作業を行う場合は、救命胴衣の着用に努めること。 ・ 落水するおそれのある開口部には、開口部付近にロープを張ったり、照明を当てるなどして注意を促す措置を講じることが望ましい。

