

船舶事故調査報告書

平成27年6月4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26年10月26日 08時24分ごろ
発生場所	高知県南国市 ^{なんこく はまかいだ} 浜改田の南方沖 高知港東第1防波堤西灯台から真方位070° 3.5海里付近 (概位 北緯33° 31.44′ 東経133° 39.41′)
事故調査の経過	平成26年10月27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。 原因関係者から意見聴取を行った。
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 作業船 第五 ^{じゅいち} 寿一丸、7.9トン K02-6673（漁船登録番号）、個人所有 13.35m (Lr) × 3.37m × 1.20m、FRP ディーゼル機関、121.36kW、平成5年8月29日 第282-17002号（船舶検査済票の番号） B 漁船 第七 ^{じゅいち} 寿一丸、7.9トン K02-6675（漁船登録番号）、個人所有 13.35m (Lr) × 3.37m × 1.20m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数50、平成5年8月29日
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 59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21日 免許証交付日 平成25年1月28日 (平成30年8月11日まで有効) B 船長B 男性 35歳 一級小型船舶操縦士 免許登録日 平成15年11月6日 免許証交付日 平成26年5月9日 (平成31年6月15日まで有効)
死傷者等	死亡 1人（船長B）
損傷	なし
事故の経過	A船は、船長Aが1人で乗り組み、また、B船は、船長Bが1人で乗り組み、南国市沖の‘漂流物（ごみ）の回収作業’（以下「本件作業」という。）を行うため、僚船18隻と共に平成26年10月26

日07時30分ごろ高知港を出航した。

A船及びB船は、南国市の南方沖に至った所でA船が右側に、B船が左側に位置し、両船での2そうびきによる船びき網漁を行う要領で網を引いて本件作業を開始し、陸岸に沿って約1.3ノットの速力で東進した。

船長Aは、僚船が、ふだんから作業中にごみを回収し、袋に入れて保有していたので、'B船の船尾方約150mで本件作業に参加していた僚船'(以下「C船」という。)のごみ袋を取りに行くこととした。

船長Aは、引き索が、左右に振れてA船の進行方向が変わることを防ぐため、船首尾線上で固定されるように船尾甲板の両舷側からロープで結び、A船が南へ流されないように舵輪を僅かに左へ切った状態とし、船長BにC船の所へごみ袋を取りに行く旨を無線で伝え、船長Bから了解との返事を受けた後、A船の右舷船尾に接舷させていた船舶(以下「伝馬船」という。)に乗り、C船へ向かった。(図1参照)

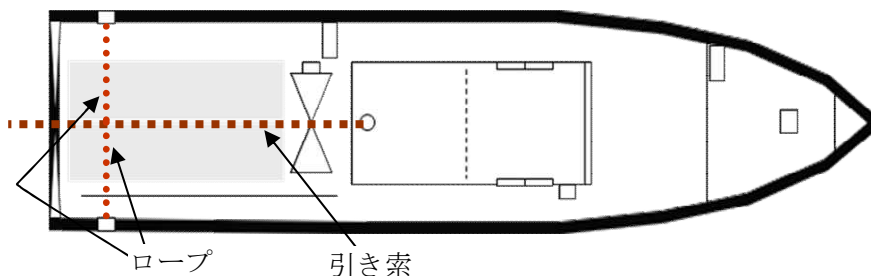


図1 引き索をロープで結んだ状況

船長Aは、約1分後、C船に到着し、C船の乗組員と話をしているときに振り返ってA船及びB船を見たところ、A船がB船の方に向かって航行していたので、急いでA船に戻ることにした。

船長Aは、A船の右舷船尾に着いた頃、A船が、B船の右舷中央(操舵室や船尾寄り)付近に後方から接近する態勢で約2~3mの距離に迫っており、操舵室付近の右舷側で立った船長BがA船に向かって両手を前に突き出している状況を確認した。

船長Aは、A船に移乗して船尾甲板右舷側に設けた操縦場所で舵輪を右に切り、次いで、操舵室に移動して舵輪を中央に戻したのち、網を揚げる頃だと思い、A船とB船とを接舷させるために船首へ行き、ふと船尾方を見た際、B船の操舵室右舷側の甲板上で頭部を船首方に向け、体の左側を下にして倒れている船長Bを確認した。

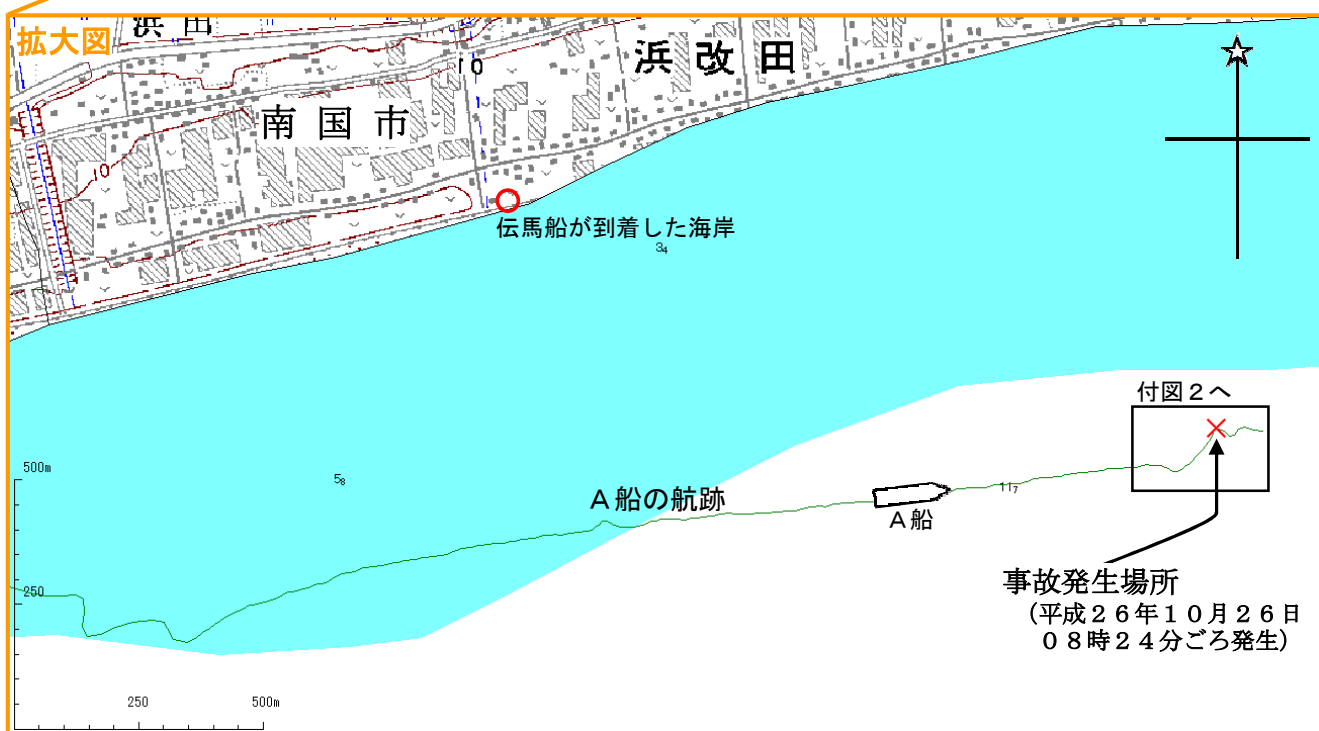
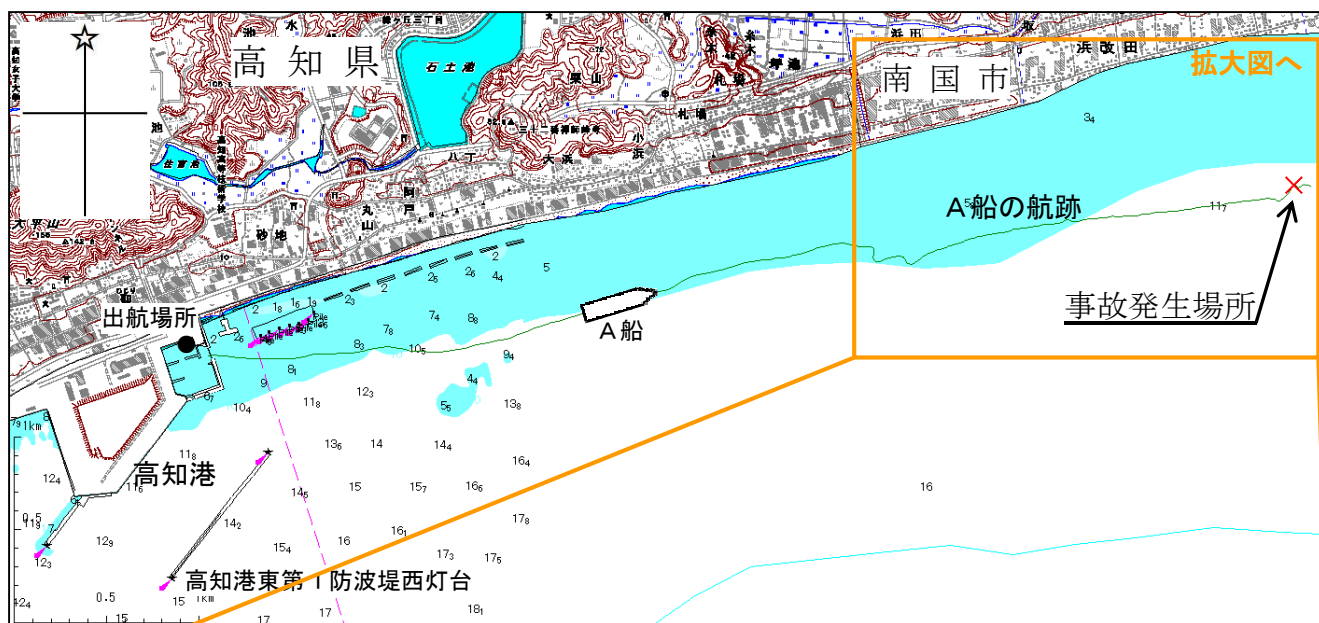
船長Aは、A船及びB船の各操舵室前寄りのたつに綱を掛けて接舷したのち、船長Bの頬をたたき、名前を呼んだが、反応がなかったので、08時25分ごろC船の船長(以下「船長C」という。)に電話連絡し、A船に来るように依頼した。

船長Cは、船長Bの様子を見て陸上に居る知人に電話連絡し、救急車の要請を依頼した。

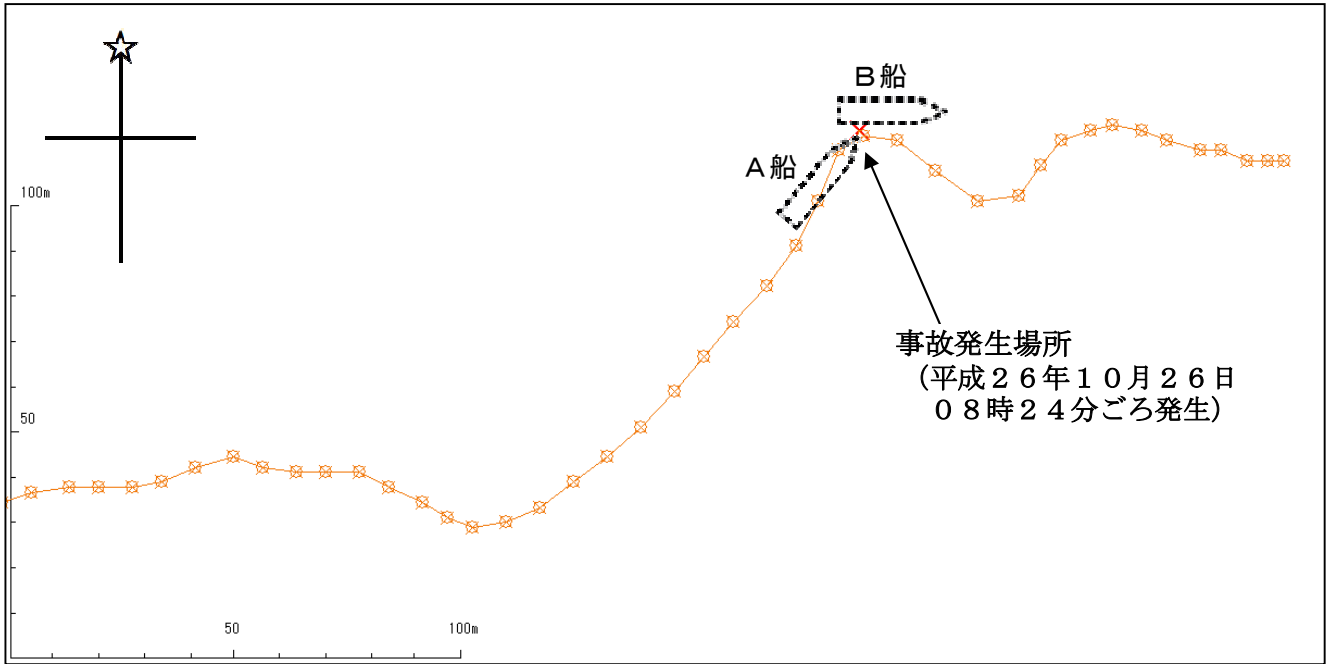
	<p>船長A及び船長Cは、船長Bを伝馬船に乗せ、約1分後、南国市浜改田の海岸に着き、救急車の到着を待った。</p> <p>船長Bは、到着した救急車で南国市の病院に搬送され、心タンポナーデ（胸部外傷などにより、心臓の外側の薄い膜（心膜）に血液がたまり、心臓の拡張期に十分拡張できなくなる状態となること。）による死亡と検案された。</p> <p>A船及びB船は、船長Aの親族ほか2人が、伝馬船で両船に向かい、それぞれに移乗して出航場所に戻された。</p> <p>（付図1 航行経路図、付図2 事故発生経過概略図 参照）</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 北、風力 1～2、視界 良好</p> <p>海象：うねり 波向南西、波高不詳</p>
その他の事項	<p>船長Aは、船長Cに電話を掛けた時刻から逆算し、本事故の発生が08時24分ごろであると思った。</p> <p>船長Aは、A船とB船とが衝突したような衝撃は感じておらず、船長Bには、両手のひらに黒色のものが付いており、胸付近に赤くなった跡があったので、A船が船長Bに当たったのだと思ったが、船長Bの声は聞こえなかった。</p> <p>船長Aは、船長Bが両手を前に突き出す体勢をとっており、A船を押し返すだろうと思う一方、A船がB船へ更に接近すれば、船長Bが避けるだろうとも思っていた。</p> <p>船長Aは、ふだんの操業時、網を投入したのちに浮き（漁具）が網に絡んで切れ、流れることがたまにあり、その際、本事故当時のように引き索を船尾甲板の両舷端からロープで固定し、伝馬船で浮きを取りに行っていた。</p>
分析 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>A あり、B あり</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A あり、B 不明</p> <p>船長Bの死因は、心タンポナーデであった。</p> <p>A船及びB船は、南国市の南方沖において、A船が右側、B船が左側に位置して2そうびきで本件作業中、B船の操舵室脇の通路に立っていた船長Bが、接近したA船の左舷船首付近の防舷材とB船の操舵室右舷側壁とに挟まれたことから、船長Bが死亡したものと考えられるが、船長Bが挟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>A船は、船長Aが、風力1～2の北風が吹く状況下、船首が風下に落とされるので、直進させるつもりで舵輪を左に切っていたことから、次第に左転し、B船に向けて航行した可能性があると考えられるが、その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、南国市の南方沖において、A船及びB船が2そうびきで</p>

	<p>本件作業中、B船の操舵室脇の通路に立っていた船長Bが、接近したA船の左舷船首付近の防舷材とB船の操舵室右舷側壁とに挟まれたため、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及び被害の軽減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">・ 航行中は船舶を離れて無人にしないこと。・ 船舶が接近して来た場合、手などで押し返そうとはせず、その場から離れること。

付図1 航行経路図



付図2 事故発生経過概略図



※位置は、A船の操舵室の屋根に設置されたGPSアンテナの位置であり、記録間隔は、10秒であった。