

船舶事故調査報告書

平成29年7月13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	乗組員負傷
発生日時	平成29年1月19日 04時30分ごろ
発生場所	大分県大分市高島南東方沖 関埼灯台から真方位117° 4.0海里（M）付近 （概位 北緯33° 14.2′ 東経131° 58.4′）
事故の概要	漁船ぶんごは、落水した船長が、無人状態となって旋回中のぶんごに戻ろうとした際、船体に接触するなどして負傷した。
事故調査の経過	平成29年1月23日、本事故の調査を担当する主管調査官（門司事務所）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	漁船 ぶんご、4.1トン OT3-60211（漁船登録番号）、個人 10.44m（Lr）×2.91m×0.94m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数70、平成12年9月25日
乗組員等に関する情報	船長 男性 58歳 一級小型船舶操縦士 免許登録日 平成23年12月16日 免許証交付日 平成28年12月1日 （平成33年12月18日まで有効）
死傷者等	重傷 1人（船長）
損傷	なし
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 南、風力 2、視界 良好 海象：波高 約0.5m、潮汐 下げ潮の中央期、潮流 南東流約2.0ノット（kn）
事故の経過	本船は、6隻で構成するまき網船団の灯船で、船長が1人で乗り組み、高島南方沖での漁を終え、平成29年1月19日04時20分ごろ大分県臼杵市深江泊ケ内に向けていけす（直径約3m、深さ約13m）5個のえい航を開始した。 本船は、船長が、操舵室で手動操舵により、高島南東方沖を南西進中、潮流により南東方に圧流され始めた。 船長は、右舵一杯としたが、思うような舵効が得られなかったため、船尾ブルワーク上に設置された鋼製リングを通してえい航索を

固定（甲板から高さ約0.5mの位置）していたロープ’（以下「本件固定用ロープ」という。）を解き、舵効きを良くしようとした。（図1参照）

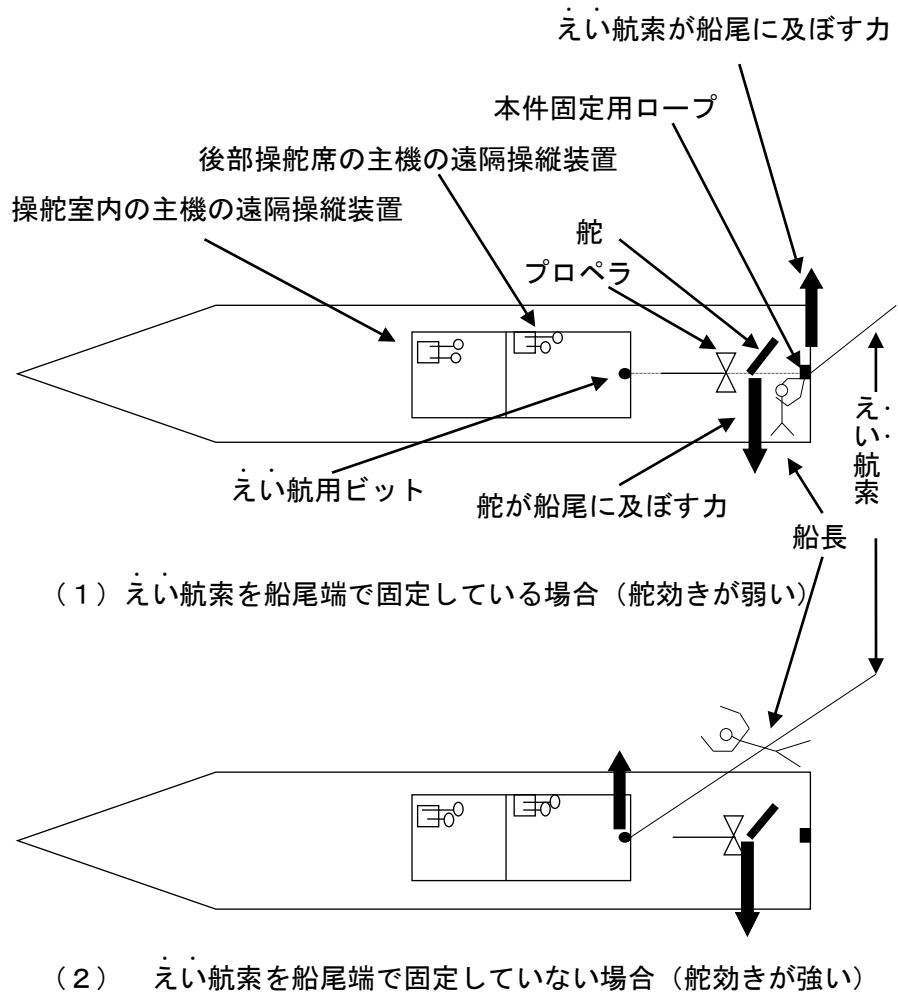


図1 えい航索の固定による舵効きの違い

船長は、えい航索の左舷側から本件固定用ロープの結び目を引いて解いたが、本件固定用ロープは、緊張していたえい航索とブルワークに挟まれていたので緩まなかった。

船長は、04時30分ごろ機関の出力を落として本件固定用ロープを緩めようと思い、えい航索の下をかいくぐって後部操舵席に行こうとして屈曲したえい航索の内側に移動した際、本件固定用ロープが緩んで跳ねたえい航索に跳ね飛ばされ落水した。

本船は、本件固定用ロープが緩み、舵効きが良くなったので、無人の状態です右旋回を始めた。

船長は、本船が1回目の旋回で近づいて来た時に、本船に戻ろうと泳いで近寄り、えい航索をつかんだが保持できず、2回目の旋回時に本船の正船首部が当たり、船底に巻き込まれ、プロペラにも接触して負傷した。

	<p>僚船の船長は、船長が無線の呼びかけに答えず、また、本船の動きを不審に思って近づいたところ、船長が落水していることを認めた。</p> <p>船長は、僚船の船長に救助され、最寄りの臼杵市上浦漁港^{うわうら}に運ばれた後、病院に搬送され、右外傷性血気胸及び右多発肋骨骨折等と診断された。</p> <p>本船及びいけすは、別の僚船により、深江泊ケ内にえい航された。 (付図1 事故発生場所概略図、写真1 本船船尾の状況 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長は、平成28年5月ごろから本船に乗り組み、前任の船長から引継ぎを受けながら乗船経験を積み、平成29年1月から本船の船長として単独で乗り組み、本事故までに、いけすのえい航作業に2回従事していた。</p> <p>本船は、操舵室及び操舵室後方の後部操舵席右舷寄りに主機の遠隔操縦装置を備えていた。</p> <p>本船は、いけすをえい航する場合、合成樹脂製のえい航索（直径22mm）をえい航用ビット（甲板から高さ約1.5mの位置）に取り、えい航開始後、えい航索と本船が一直線になった後に本件固定用ロープでえい航索を固定し、えい航索の振れ回りによる船体動揺を抑えることとしていた。</p> <p>船長は、潮流の影響でいけすが流され、右舵一杯としても、舵効が得られなくなった時、前任の船長から、いけすが流され始めると舵効が得られなくなると聞いていたことを思い出し、また、左舷正横約100mに、別の船団の船がいけすをえい航していることを認めたので少し焦っていたと本事故後に思った。</p> <p>船長は、えい航索に跳ね飛ばされて落水した後、救命胴衣を着ていなかったため、浮力を得るため、履いていた長靴（合成ゴム製、長さ約40cm）を脱いで水を抜き、逆さにして浮体代わりにした。</p> <p>船長は、落水後、えい航索に跳ね飛ばされたことによる痛みは感じなかったため、本船と衝突した際に負傷したと本事故後に思った。</p> <p>僚船の船長によれば、本船のえい航中の速力は、約2～3kn、旋回中は約4～5knの対地速力であった。</p> <p>船長は、いけすをえい航中、本件固定用ロープを緩める場合は、機関回転数を下げ、えい航索が緩んだところで行うべきだったと本事故後に思った。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象等の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>あり</p> <p>なし</p> <p>あり</p> <p>本船は、高島南東方沖において、落水した船長が、無人状態となって旋回中の本船に戻ろうとした際、本船の前路にいたことから、本船の正船首部等が接触し、負傷したものと考えられる。</p>

	<p>船長は、落水後、本船に戻ろうと泳いで近寄り、一時えい航索をつかんだことから、無人で旋回を続ける本船の前路にいる状況となったものと考えられる。</p> <p>船長は、舵効きが得られるよう本件固定用ロープを解いたが、えい航索が緊張していて緩まなかったので、後部操舵席にある主機の遠隔操縦装置で機関出力を落として本件固定用ロープを緩めようとして、えい航索の下をかいくぐって内側に入ったことから、突然緩んだえい航索に跳ね飛ばされて落水したものと考えられる。</p> <p>船長は、本件固定用ロープを緩める際、左舷正横約100mに、いけすをえい航する別の船団の船を認めて焦っていたことから、緊張しているえい航索の下をかいくぐって、内側に入ったものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、本船が、高島南東方沖において、落水した船長が、無人状態となって旋回中の本船に戻ろうとした際、本船の前路にいたため、本船の正船首部等が接触し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"> ・海面上にある者は、航行中の船舶の船首方に近づかないこと。 ・緊張しているえい航索の下をかいくぐったり、またいだりしないこと。 ・屈曲しているえい航索の内側に入らないこと。

付図1 事故発生場所概略図



写真1 本船船尾の状況

