

## 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	乗組員死亡
発生日時	不明（平成29年3月10日 14時30分ごろ以降の熊本県津奈木町大泊漁港の船だまりを出発した時刻～17時15分ごろの間）
発生場所	不明（津奈木町湯の児島北東方沖～同町津奈木干拓堤防の海岸の間）
事故の概要	漁船盛漁丸は、船長が巻揚げ機（ボールローラ）に挟み込まれて死亡した。
事故調査の経過	平成29年3月13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 盛漁丸、3.34トン KM3-22503（漁船登録番号）、個人所有 9.09m (Lr) × 2.12m × 0.82m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数70、昭和51年3月30日
乗組員等に関する情報	船長 男性 77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4月20日 免許証交付日 平成28年11月28日 (平成33年12月11日まで有効)
死傷者等	死亡 1人（船長）
損傷	船底外板に擦過傷
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 北西～西北西、風速 約3～5m/s、視界良好 海象：波高 約0.5m、潮汐 上げ潮の初期～中央期
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、平成29年3月10日14時30分ごろ大泊漁港の船だまりでいかかご漁のかごを積み込んでいるところを、同漁港付近の造船所代表者（以下「目撃者A」という。）に目撃された。 目撃者Aは、大泊漁港から、本船を15時10分ごろ大泊港防波堤灯台の南西方沖に、15時20分ごろ同灯台の南方沖にそれぞれ認められた。 目撃者A及び僚船の船長は、大泊漁港の棧橋から津奈木干拓堤防の海

岸付近にいる本船を認め、陸に近い所にいると思ったが、その付近に刺し網を入れていることを知っていたので、同網を揚げに行っているものと思っていた。

本船は、船首を北北東方に向け、大泊漁港南東方の津奈木干拓堤防の海岸に乗り揚げているところを同堤防の通行人により発見された。

船長は、津奈木干拓堤防の通行人からの119番通報を受けて駆けつけた救急隊員により、17時15分ごろ右上半身を巻揚げ機に挟み込まれて心肺停止状態であるところを発見され、搬送された病院で、外傷性血気胸による死亡と検案された。

(付図1 事故発生場所概略図 参照)

その他の事項

船長は、船尾方を向いた姿勢で、右上半身（右胸及び右肩甲骨）を巻揚げ機に挟み込まれていた。

船長は、発見された際、上はヤッケ、下は作業ズボンを着用していたが、右足の長靴を履いておらず、手袋を着用していなかった。

本船は、船首部の前部甲板より一段高くなっている甲板（以下「船首甲板」という。）左舷側に油圧駆動の巻揚げ機が設置されていた。

巻揚げ機は、油圧ポンプのスイッチにより起動及び停止し、また、コントロールレバーにより回転方向及び回転速度が操作でき、コントロールレバーを船首尾方向にすると中立、左舷側に動かすと内側に、右舷側に動かすと外側に回転し、中立の位置から左右に動かす角度が大きくなるに従ってそれぞれの回転速度が速くなるものであった。

(図1 参照)

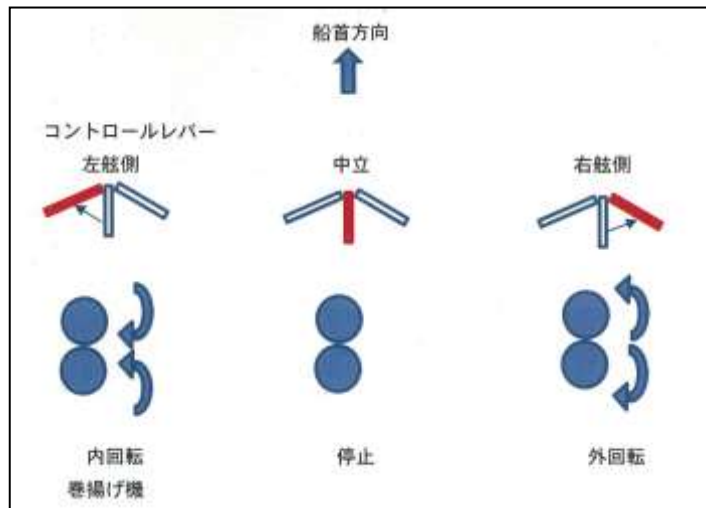


図1 コントロールレバーと巻揚げ機の回転方向

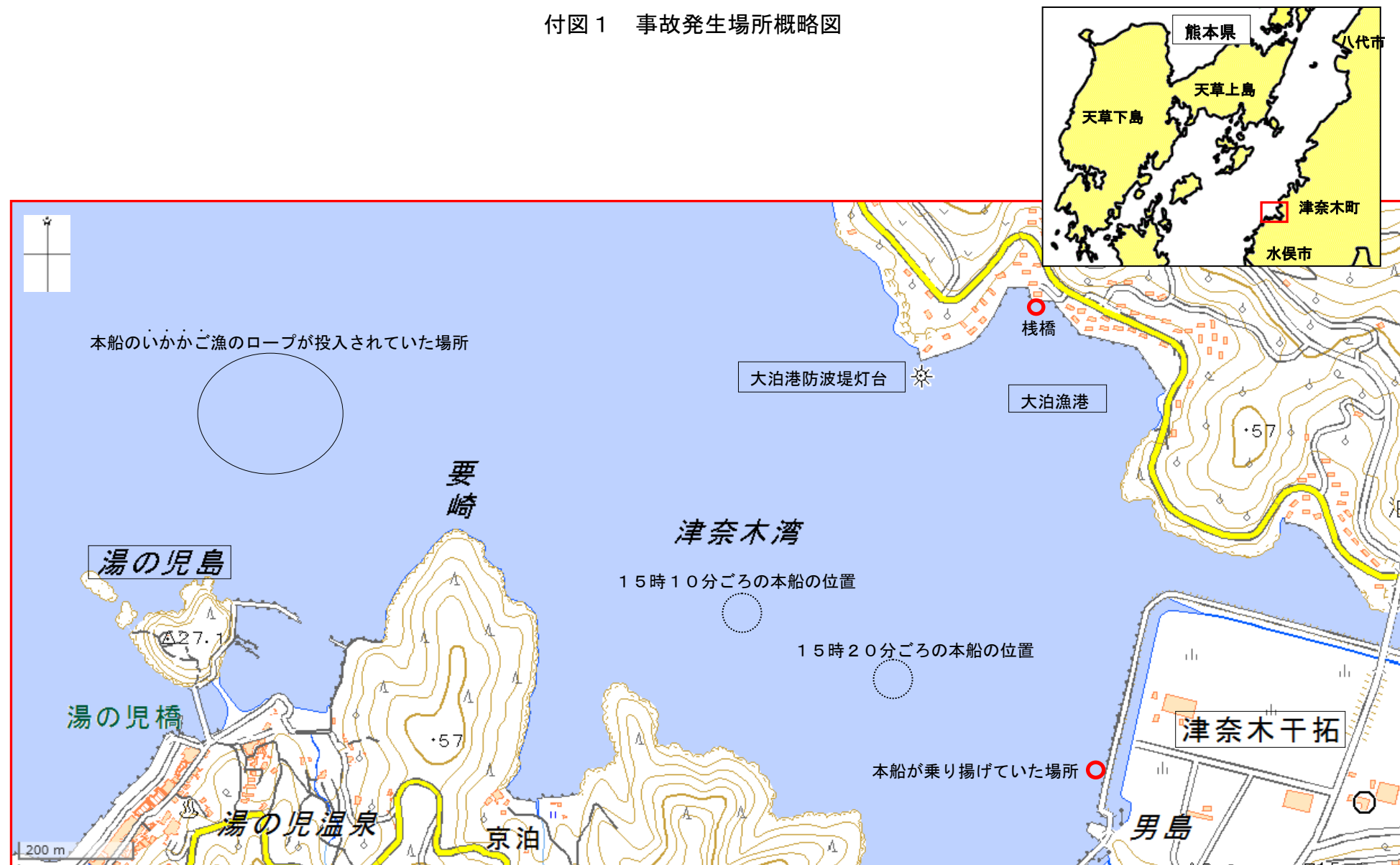
船長は、操舵区画上方から船首甲板上部に渡した竹竿たけざおに油圧ポンプのスイッチのコード部分の数か所を移動させることができるようにひもで結わえてあり、コード部分が船体構造物等に引っ掛かることなく同スイッチを船首尾方に移動させることができた。

本船は、救急隊員が駆けつけた際、主機のクラッチが中立の位置に、スロットルレバーが低速の位置にあり、巻揚げ機のコントロール

	<p>レバーが左舷側いっぱいに入り、油圧ポンプのスイッチが、巻揚げ機の中央から約2m船尾方の位置にあり、巻揚げ機にはロープが挟まっておらず、甲板上にもいかかご漁のかごを取り付けるロープはなかった。</p> <p>本船のいかかご漁のかごを取り付けるロープは、湯の児島付近の漁場に投入されていた。</p> <p>本船では、巻揚げ機のコントロールレバーが、巻揚げ機の中央から船首方約0.43mの位置にあり、通常、巻揚げ機の右舷側に立って右手で操作するので、巻揚げ機に右手を挟み込まれると、左手でコントロールレバーを操作することができなかった。</p> <p>僚船の船長によれば、いかかご漁は、通常、かごを取り付けたロープを投入していくが、状況によっては先にロープのみを投入し、後でロープを引き揚げてかごを取り付けることがあった。</p> <p>(写真1 本船、写真2 巻揚げ機、写真3 ロープを巻き揚げる際の状況(再現)、写真4 発見時の船長の状況(再現) 参照)</p>
<p><b>分析</b></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 あり 不明</p> <p>船長の死因は、外傷性血気胸であった。</p> <p>本船は、船長が1人で乗り組み、14時30分ごろいかかご漁のかごを積み、大泊漁港の船だまりを出発した後、17時15分ごろ津奈木干拓堤防の海岸で、巻揚げ機に右上半身を挟み込まれた状態の船長が発見されたことから、この間において、船長が巻揚げ機に挟み込まれて死亡したものと考えられる。</p> <p>船長は、次のことから、湯の児島北方沖の漁場で、投入していたロープを巻き揚げていかかご漁のかごを取り付けるなどの目的で巻揚げ機を作動させた際、巻揚げ機に右手から挟み込まれた可能性があると考えられるが、挟み込まれた状況及び死亡す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>(1) 大泊漁港の船だまりを出発する前にいかかご漁のかごを積み込んでいたこと (2) 湯の児島北方沖の漁場にいかかご漁のロープのみが投入されていたこと (3) 救急隊員に発見された際、巻揚げ機にいかかご漁のロープが挟まっていなかったこと</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、本船が、大泊漁港の船だまりを出発した後、船長が巻揚げ機に挟み込まれたことにより発生したものと考えられる。</p>
<p><b>参考</b></p>	<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"><li>・ 巻揚げ機の巻込み側で作業をしないこと。</li><li>・ 巻揚げ機で作業をする際には、不測の事態に備えて油圧ポンプのスイッチを近くにおき、いつでも停止できるようにしておくこと。</li></ul> |
|--|---|

付図1 事故発生場所概略図



※国土地理院Webサイトの地理院地図使用

写真1 本船



写真2 巻揚げ機



写真3 ロープを巻き上げる際の状況（再現）



ロープはいかかご漁用のものではない

写真4 発見時の船長の状況（再現）

