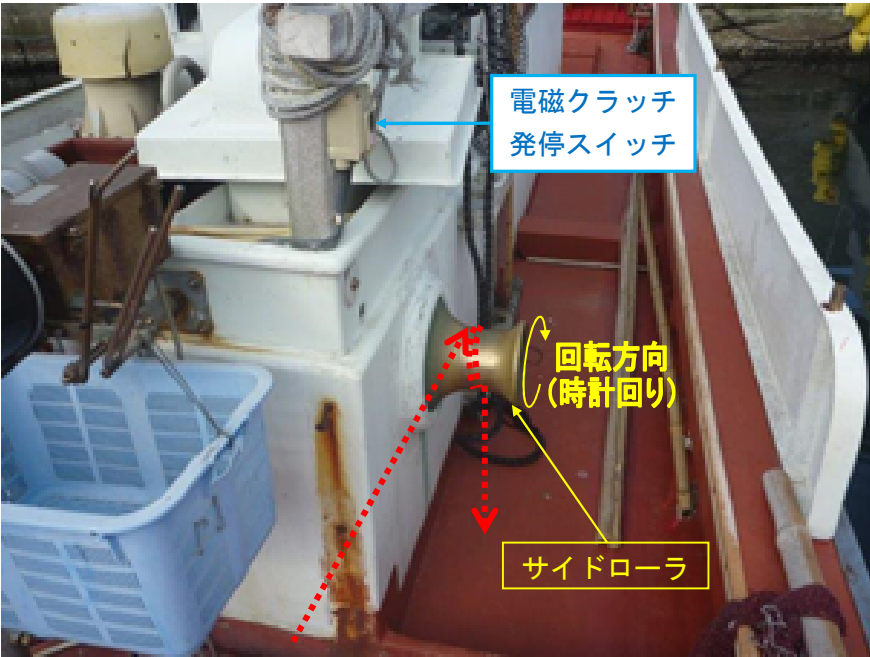


船舶事故調査報告書

平成29年12月13日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 佐藤 雄二（部会長）
 委員 田村 兼吉
 委員 岡本 満喜子

事故種類	乗組員死亡
発生日時	不明（平成29年1月25日 16時00分ごろ～21時20分ごろの間）
発生場所	不明（山口県長門市津黄漁港～同市今岬北北西方沖（本船及び船長発見場所）の間）
事故の概要	漁船蛭子丸は、船長が、サイドローラに錨索と共に巻き込まれて死亡した。
事故調査の経過	平成29年1月27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 蛭子丸、4.7トン YG3-54695（漁船登録番号）、個人所有 11.90m (Lr) × 2.57m × 0.90m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数90、平成3年6月4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 昭和54年7月13日 免許証交付日 平成24年3月5日 (平成29年11月19日まで有効)
死傷者等	死亡 1人（船長）
損傷	なし
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 東、風力 1～2、視界 良好 海象：海上 平穏
事故の経過	本船は、船長（以下「本船船長」という。）が1人で乗り組み、平成29年1月25日16時00分ごろ、いか一本釣り漁の目的で津黄漁港を出港した。 僚船の船長（以下「僚船船長」という。）は、21時00分ごろ津黄漁港に向けて帰港中、集魚灯を点灯し、船首を東方に向けていた本船を見て漁業無線で本船船長に呼び掛けたが、応答が無かったので不審に思い、21時20分ごろ僚船を本船の左舷側に寄せた。 僚船船長は、本船の操舵室左舷外壁に設置されたサイドローラ（許

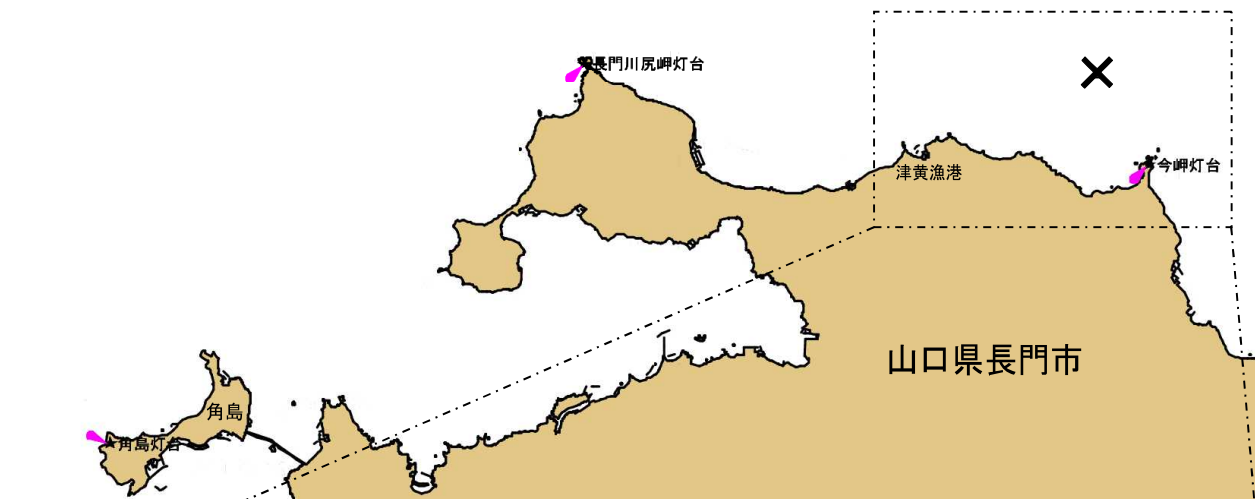
	<p>容出力トルク212.8Nm)に錨索(化学纖維製索、直径約16mm、長さ不明)と共に巻き込まれた状態の本船船長を発見したので、本事故の発生を118番通報するとともに、本船船長の家族に携帯電話で連絡した。</p> <p>本船は、津黄漁港から来援した他の僚船1隻に同乗して来た本船船長の家族1人が操船して22時30分ごろ同漁港に戻り、救急隊により本船船長の死亡が確認された。</p> <p>本船船長の死因は、外傷性ショックと検案された。</p> <p>(付図1 事故発生場所概略図 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船は、ふだん、津黄漁港を基地にし、本船船長が1人で乗り組んで操業していた。</p> <p>本船船長は、発見時、サイドローラに錨索と共に左腕から左半身が巻き込まれ、サイドローラに覆い被さる体勢であった。</p> <p>サイドローラは、ふだん、揚錨の際に使用されていた。</p> <p>サイドローラは、電磁クラッチ付ウォームギア及びVベルトを介して主機で駆動され、一定方向(時計回り)に回転するもので、電磁クラッチ発停スイッチを「入」及び「切」に操作することで、駆動及び停止が行われていた。</p> <p>本船は、発見時、主機が回転数毎分約1,000でアイドル回転されており、集魚灯が点灯し、また、電磁クラッチ発停スイッチが「入」の状態ではサイドローラが停止し、Vベルトが擦れて外れている状態であった。</p> <p>(写真1参照)</p>  <p>写真1 サイドローラ付近の状況</p> <p>本船船長は、本事故当日の出港前、体調不良等を訴えておらず、また、家族も本船船長の健康状態に問題はないと思っていた。</p>

	<p>本船は、発見時、甲板上には漁具が用意されており、また、魚倉にいか等の漁獲物が残されていた。</p> <p>本船は、本船船長の家族1人が本船に来た際、錨索が左舷船首部から垂れ下がった状態であったが、錨が重く、揚収できなかったため、錨索を切断して津黄漁港に戻った。</p> <p>本船の錨は、約55kgの唐人錨であった。</p> <p>本船船長は、発見時、ヤッケの上下を着用して長靴を履いており、救命胴衣を着用していなかった。</p> <p>サイドローラ付近の甲板上にはゴム手袋1組が置かれており、本船船長は、発見時、素手であった。</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>本船船長の死因は、外傷性ショックであった。</p> <p>本船は、本船船長が1人で乗り組み、1月25日16時00分ごろ津黄漁港を出港した後、21時20分ごろ今岬北北西方沖において、本船船長が、サイドローラに錨索と共に巻き込まれているところを発見されたことから、この間において死亡したものと考えられる。</p> <p>本船は、甲板上に漁具が用意され、サイドローラの電磁クラッチ発停スイッチが「入」の状態であったことから、本船船長が、本事故当時、漁場を移動する目的で揚錨作業中、サイドローラに錨索と共に巻き込まれたものと考えられるが、サイドローラに錨索と共に巻き込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>原因</p>	<p>本事故は、本船が、津黄漁港を出港後、本船船長が、揚錨作業中、サイドローラに錨索と共に巻き込まれ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"> ・ 回転する漁労機付近で作業をする際には、不測の事態に備えて非常停止スイッチ等を設置し、いつでも停止できるようにしておくことが望ましい。

付図1 事故発生場所概略図



本船及び本船船長発見場所
(平成29年1月25日 21時20分ごろ)



本船及び本船船長発見場所
(平成29年1月25日 21時20分ごろ)

