

船舶事故調査報告書

平成30年5月30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

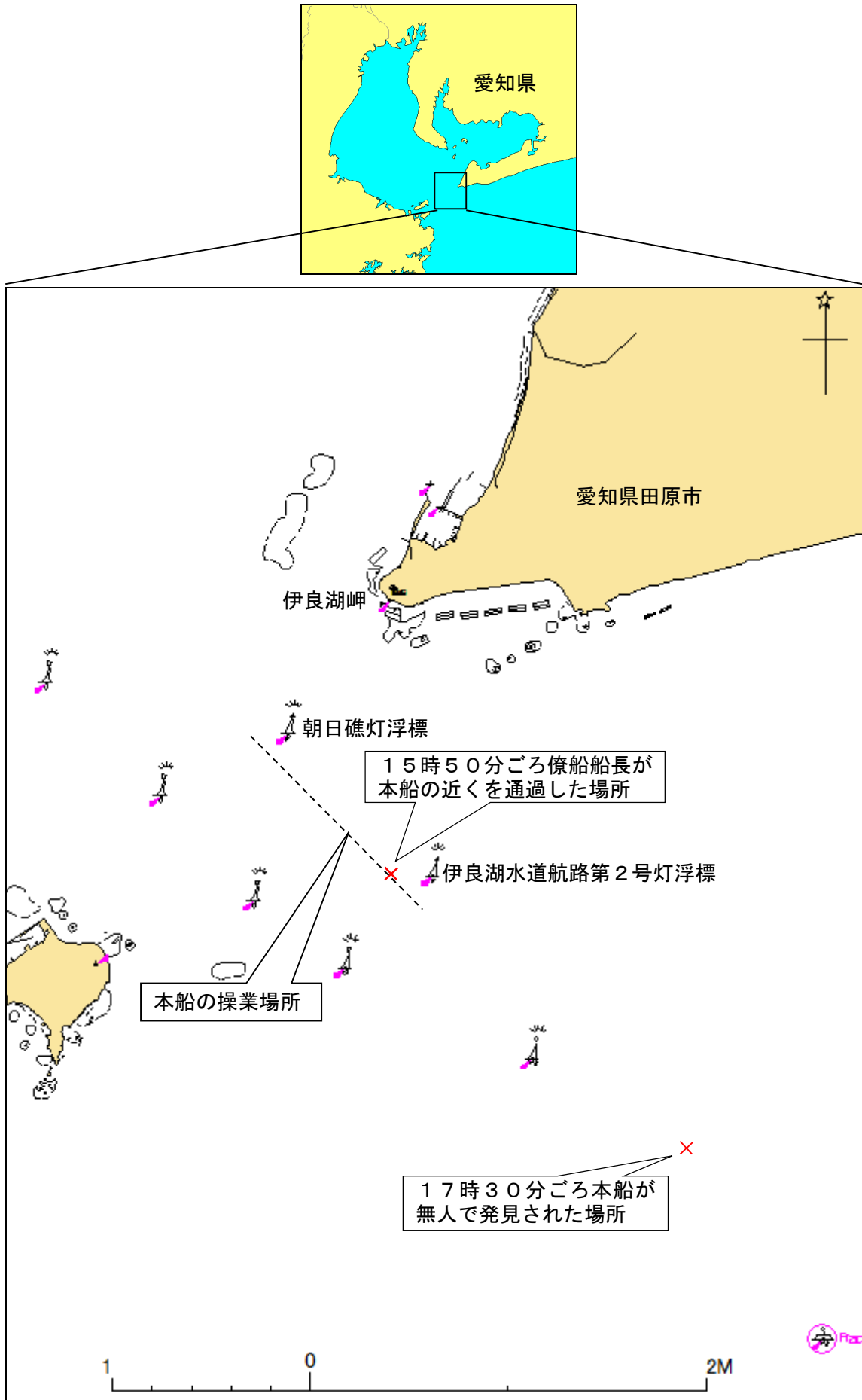
委員 岡本 満喜子

事故種類	乗組員行方不明
発生日時	不明（平成29年3月17日 14時05分～17時30分ごろの間）
発生場所	不明（愛知県西尾市一色漁港～愛知県田原市伊良湖岬南方沖）
事故の概要	漁船 漁宝丸は、小型底びき網漁の操業中、船長が行方不明となった。
事故調査の経過	平成29年4月7日、本事故の調査を担当する主管調査官（横浜事務所）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、本人が行方不明のため、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 漁宝丸、11トン AC2-4252（漁船登録番号）、個人所有 15.68m (Lr) × 3.88m × 1.53m、FRP ディーゼル機関、400kW（動力漁船登録票による）、平成2年7月8日
乗組員等に関する情報	船長 男性 61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60年3月5日 免許証交付日 平成26年4月23日 （平成32年3月4日まで有効）
死傷者等	行方不明 1人（船長）
損傷	なし
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北西、風力 4、視界 良好 海象：波高 約2m、水温 約14℃
事故の経過	本船は、船長が、底びき網漁の目的で、平成29年3月17日14時00分ごろ家族に見送られて自宅を車で出発し、自宅から約5分かかると見られる一色漁港に到着した後、同漁港を出港した。 僚船船長は、漁場に向け航行していたところ、15時50分ごろ伊良湖水道航路第2号灯浮標付近で本船の近くを通過し、本船がけた吊り索が張った状態で南東進していたので、いつものように揚網しているものと思いつつ、同灯浮標の1海里（M）東方付近の漁場に向かった。

	<p>僚船船長は、2回目の揚網を終えたとき、本船が依然としてけた吊り索が張った状態で南東進しているのを目撃したが、船上に船長の姿が見当たらなかったため、不審に思い、17時30分ごろ本船に接近して周囲を回って見たが船長を発見できず、また、船長の携帯電話に電話を掛けても通じなかったため、118番通報した。</p> <p>船長は、海上保安庁のヘリコプター及び巡視艇、並びに船長が所属する漁業協同組合の僚船により捜索が行われたが、行方不明となった。</p> <p>本船は、僚船により漁網が揚収された後、一色漁港にえい航された。</p> <p>(付図1 事故発生場所概略図、付図2 漁労機器配置図、写真1 本船 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船は、ふだん、船長が1人で乗り組み、出漁していた。</p> <p>船長の家族は、船長がジャンパー、合羽のズボン及び長靴を着用して家を出たのを見た。</p> <p>僚船船長は、ふだん、本船が、伊良湖水道航路の朝日礁灯浮標西方付近から伊良湖水道航路第2号灯浮標の南方付近にかけて南東方に底引きして揚網した後、再び、朝日礁灯浮標西方付近に戻って投網を繰り返す操業を行っていたのを見ていた。</p> <p>底びき網漁の投網作業は、2個の操作レバーを操作してローラにブレーキをかけてローラを固定し、けた吊り索の先端に取り付けたフックをけたの接続金具に掛けてけたと漁網を船尾の外に移動し、接続金具からフックを外した後、操作レバーを操作してブレーキを解除し、けたと漁網を海中に投入する手順で行われていた。</p> <p>ローラのブレーキは、2個の操作レバーそれぞれでブレーキがかかる仕組みになっていたが、本事故時、ブレーキの1つが故障して効かない状態であり、ローラのブレーキによる制動力が半減した状態であった。</p> <p>本船は、発見時、船体には他船と衝突したような痕跡は認められなかった。</p> <p>本船には、発見時、船長の携帯電話が残されていた。</p> <p>僚船船長は、本船の網を回収したときフックが接続金具に掛かっていたので、船長が、けたを船尾外に移動させた後、フックを外しに行った際、波で漁網が引っ張られ、1個のブレーキしか効いていなかったためブレーキが滑り、網と一緒に落水したのかもしれないと本事故後に思った。</p> <p>僚船船長は、本船のブレーキの1つが故障しているのを見て、自分自身であれば、怖くて出漁できないと本事故後に思った。</p> <p>船長が、本事故時、救命胴衣を着用していたかどうかについては情報が得られなかった。</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 不明 不明</p> <p>船長は、行方不明となった。</p> <p>本船は、14時05分ごろ一色漁港を出港した後、17時30分ごろ無人の状態で見つめられたことから、この間において、船長が落水した可能性があると考えられる。</p> <p>船長は、ローラの2個あるブレーキのうち1個が故障した状態で投網作業を行ったことから、フックを外しに行った際、本船が前進することで生じる水の抵抗に加えて波等の外力により、えい網索に張力がかかって制動力が半減していたブレーキが滑り、ローラが回転して漁網が走出し、漁網と共に落水した可能性があると考えられるが、船長が行方不明となっているので、その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、底びき網漁の操業中、船長が、落水したことにより発生した可能性があると考えられる。</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"> ・ 漁労機器は、定期的に点検し、異常がある場合は、修理業者に依頼して整備を行い、故障した状態で操業しないこと。 ・ 暴露甲板で作業を行う場合は、救命胴衣を着用すること。 ・ 暴露甲板で作業を行う場合は、防水型の携帯電話を携帯することが望ましい。

付図1 事故発生場所概略図



付図2 漁労機器配置図

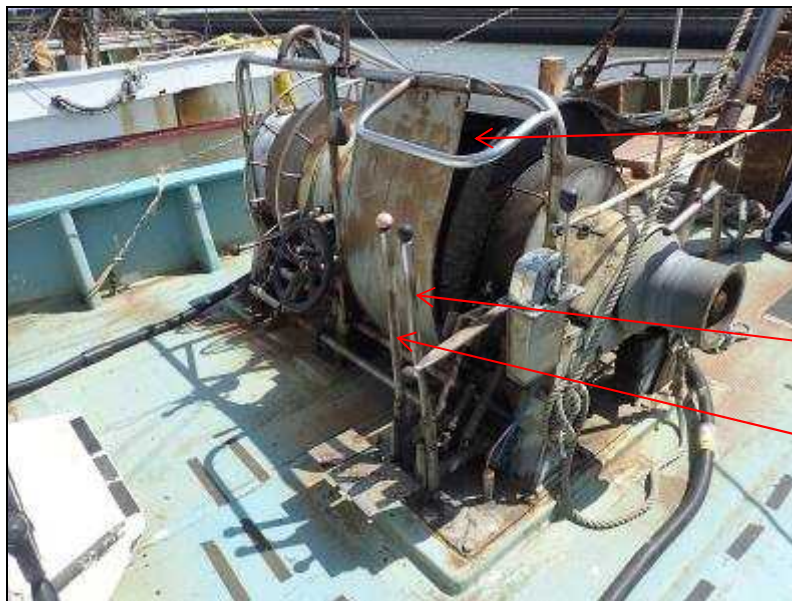
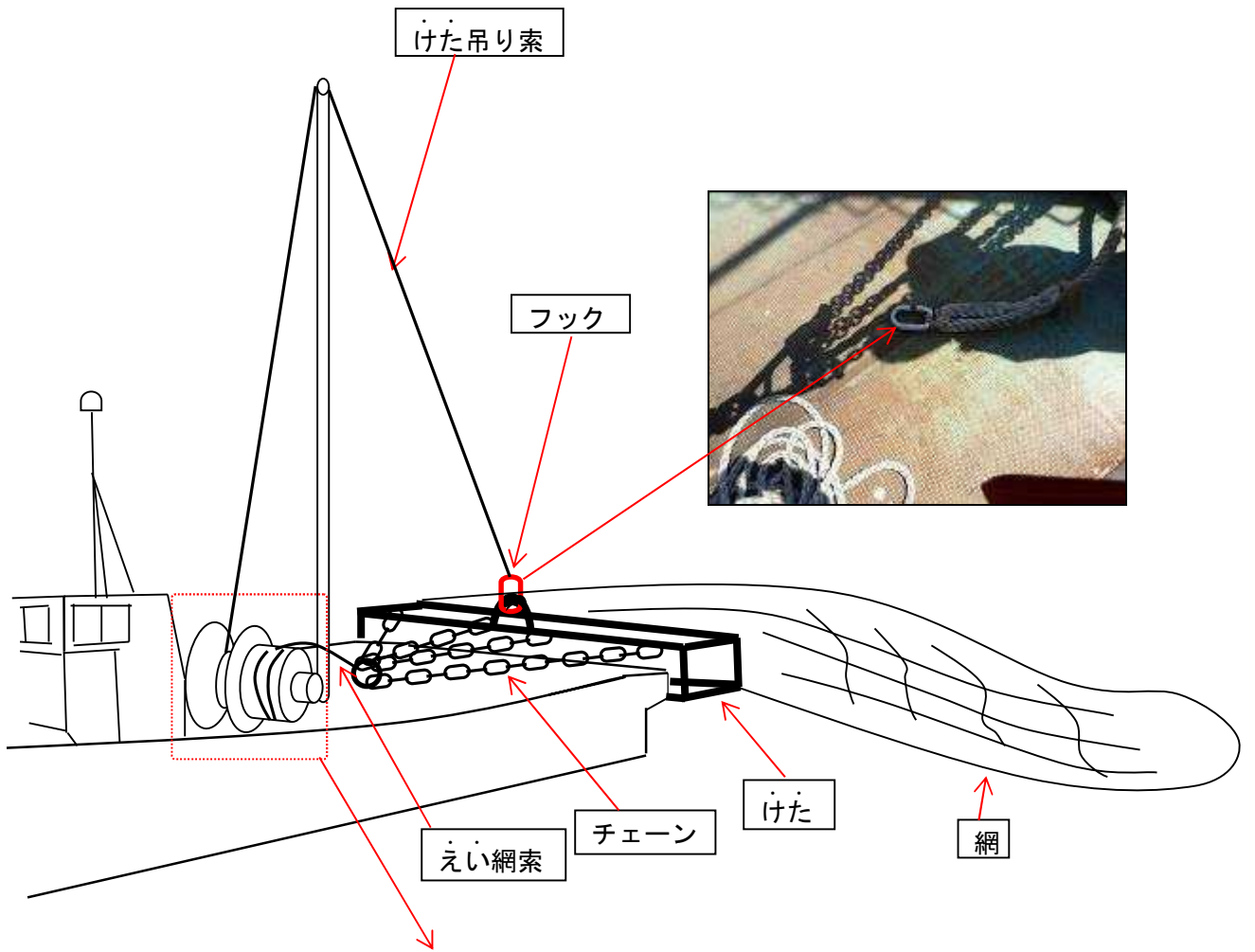


写真1 本船

