

船舶事故調査報告書

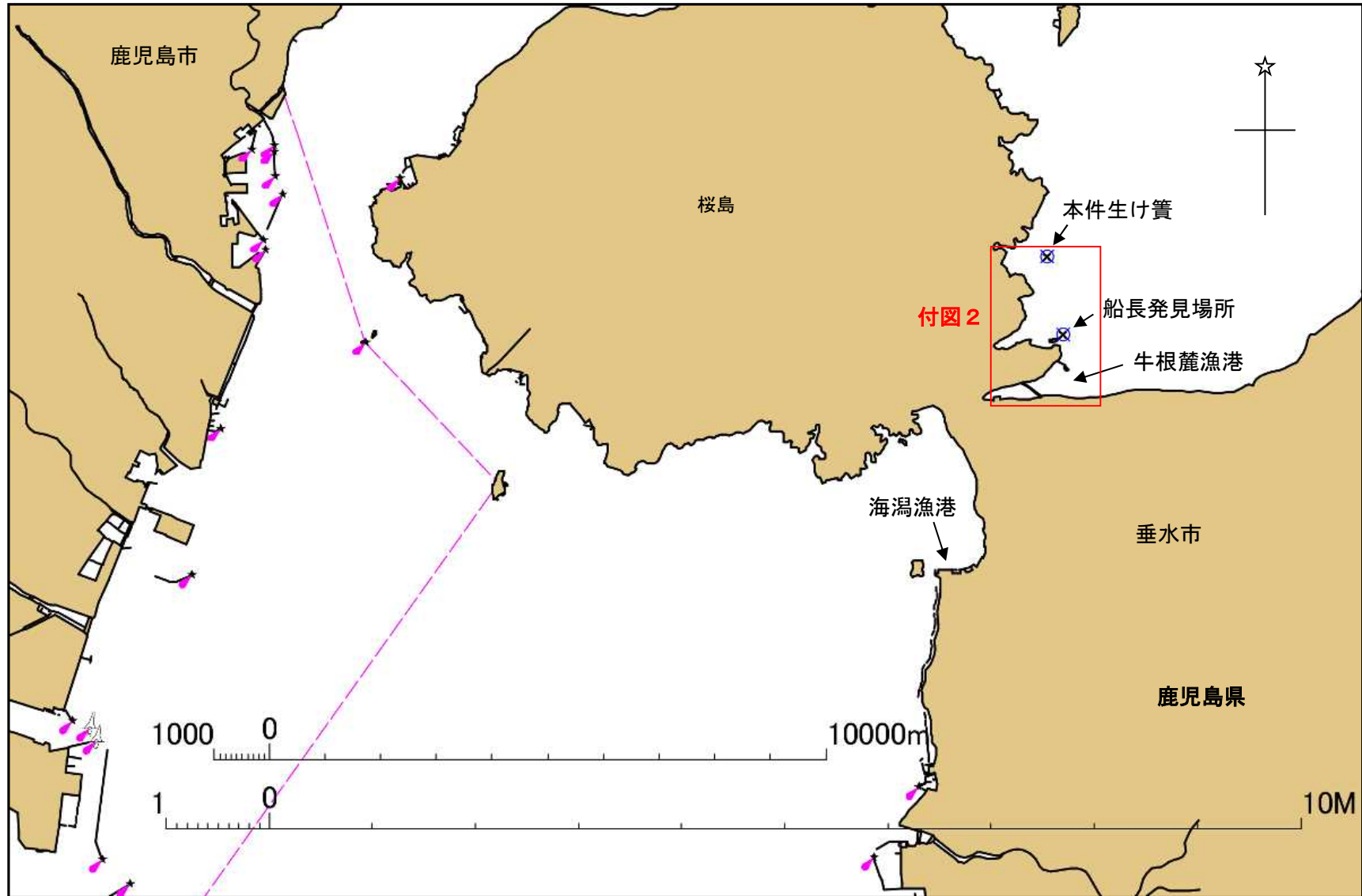
平成30年5月23日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 佐藤 雄二（部会長）
 委員 田村 兼吉
 委員 岡本 満喜子

事故種類	乗組員死亡
発生日時	不明（平成30年2月6日 07時10分ごろ～12時40分ごろの間）
発生場所	不明（鹿児島県鹿児島市黒神町長崎鼻北北東方沖から同町瀬戸崎北方沖の岩場の間）
事故の概要	漁船孝千丸は、作業中、船長が落水して溺死した。
事故調査の経過	平成30年2月8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 孝千丸、1.97トン KG3-38944（漁船登録番号）、孝千丸水産有限会社（A社） 6.89m（Lr）×1.92m×0.68m、FRP ガソリン機関、30kW（動力漁船登録票による）、昭和56年5月11日
乗組員等に関する情報	船長 男性 63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55年9月24日 免許証交付日 平成29年4月27日 （平成35年4月21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 北、風力 3、視界 良好 海象：波高 約0.5m
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、長崎鼻北北東方沖の生け簀（以下「本件生け簀」という。）で畜養作業を行う目的で、平成30年2月6日07時10分ごろ鹿児島県牛根籠漁港を出港した。 船長の家族の1人（以下「家族A」という。）は、船長と一緒に出掛ける病院の受診予約時刻が近づいても、船長が帰宅しないので、10時40分ごろ船長の携帯電話に連絡したところ、呼出音の後、電話が電波の届かない場所にあるか、電源が入っていない旨の音声ガイド

	<p>ンスが流れた。</p> <p>家族Aは、その後十数回船長の携帯電話に連絡したが、同様に呼出音に続いて音声ガイダンスが流れたので、11時12分ごろ船長の別の家族（以下「家族B」という。）に連絡した。</p> <p>家族Bは、鹿児島県垂水市海瀉漁港^{かいがた}に係留していた船に1人で乗り組んで本件生け簀に向けて出港し、本件生け簀に到着したが、本船及び船長の姿が見えなかったため、連絡を受けて来援したA社従業員2人が乗った僚船と共に搜索を開始した。</p> <p>家族Bは、風下側の南方へ移動しながら搜索を行い、瀬戸崎北方沖の岩場に漂着した無人の本船を発見し、12時40分ごろ海上保安庁へ通報した。</p> <p>家族Bは、僚船の従業員1人を自船に移乗させて搜索中、瀬戸崎北北東方沖の海面に浮遊している生け簀で使用する木製の渡し板を認めて接近したところ、同板至近の海中に漂っている船長を発見し、直ちに船上へ引き上げた。</p> <p>家族Bは、船長に対する心臓マッサージを行い、13時18分ごろ海上保安庁から携帯電話に連絡を受けた際、船長を発見した旨を伝えた。</p> <p>船長は、船で牛根麓漁港に運ばれた後、救急車で搬送された病院で死亡が確認され、溺水と検案された。</p> <p>本船は、牛根麓漁港に引き揚げられた。</p> <p>(付図1 事故発生場所概略図、付図2 事故発生場所概略図(拡大)、写真1 本船(船首方から見た状況)、写真2 本船(船尾方から見た状況)、写真3 生け簀(本件生け簀と同型)、写真4 渡し板 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>家族Bは、本船を発見した際、船外機が停止しているのを認めた。</p> <p>本船の船体には、他船と衝突したような痕跡及び航行中に乗り揚げたような痕跡がなかった。</p> <p>本船は、航行中の速力が7～8ノット程度で、本船に係留されていた牛根麓漁港から本件生け簀までに要する航行時間が約15分であった。</p> <p>家族Bが発見した渡し板は、生け簀で使用する渡し板(長さ約305cm、幅約28cm、厚さ約6.5cm)で、その両端には生け簀に固定する際に使用する長さ約133cmのロープが取り付けられていた。</p> <p>船長は、発見されたとき、右手首に渡し板の一端に取り付けられたロープがクラブヒッチ(巻き結び)で結ばれていた。</p> <p>船長が向かった本件生け簀は、渡し板がなくなっていた。</p> <p>家族Aは、本事故当時、船長の健康状態に問題はないと思っていた。</p> <p>船長の自宅から本船係留地までに要する時間は、自動車では約10分</p>

	<p>であった。</p> <p>船長は、発見された時、トレーナー、ダウンジャケット及びカッパを着用し、長靴を履き、救命胴衣を着用していなかった。</p> <p>本船には、救命胴衣が収納されていた。</p> <p>船長は、ふだん、非防水型の携帯電話を所持していたが、発見された時に所持しておらず、船内にもなかった。</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>不明</p> <p>不明</p> <p>不明</p> <p>船長の死因は、溺水であった。</p> <p>本船は、07時10分ごろ出港し、12時40分ごろ無人の本船が発見されたことから、この間において、船長が落水して溺死したものと考えられるが、船長が本事故で死亡しているため、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、出港後、船長が落水して溺死し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"> ・ 小型漁船に乗船するときは、救命胴衣を着用すること。 ・ 緊急時に救助要請ができるよう、防水措置を施した携帯電話を常時身に付けておくことが望ましい。

付図1 事故発生場所概略図



付図2 事故発生場所概略図（拡大）



日本水路協会発行の航海用電子参考図（new pec）使用

写真1 本船（船首方から見た状況）



写真2 本船（船尾方から見た状況）



写真3 生け簀（本件生け簀と同型）

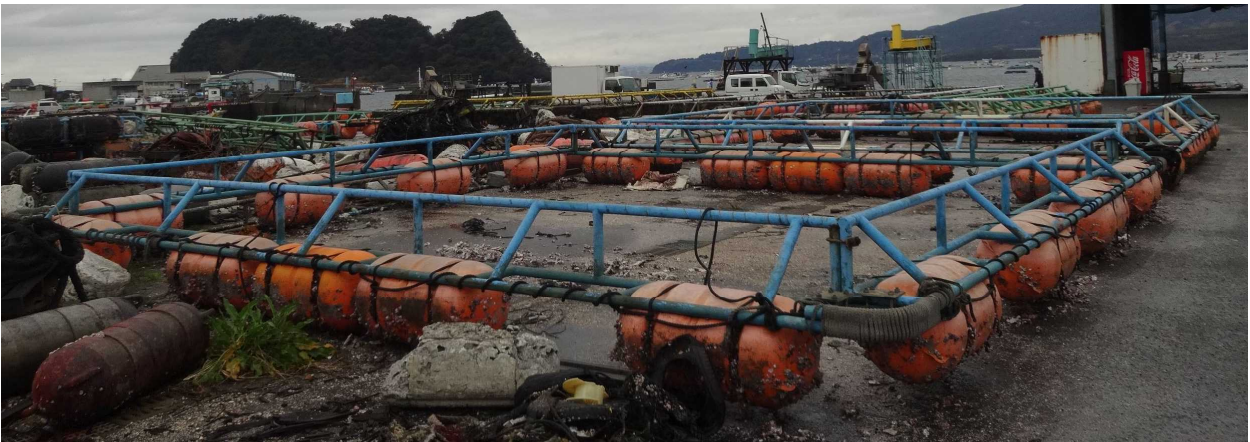


写真4 渡し板

