

船舶事故調査報告書

平成30年7月4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

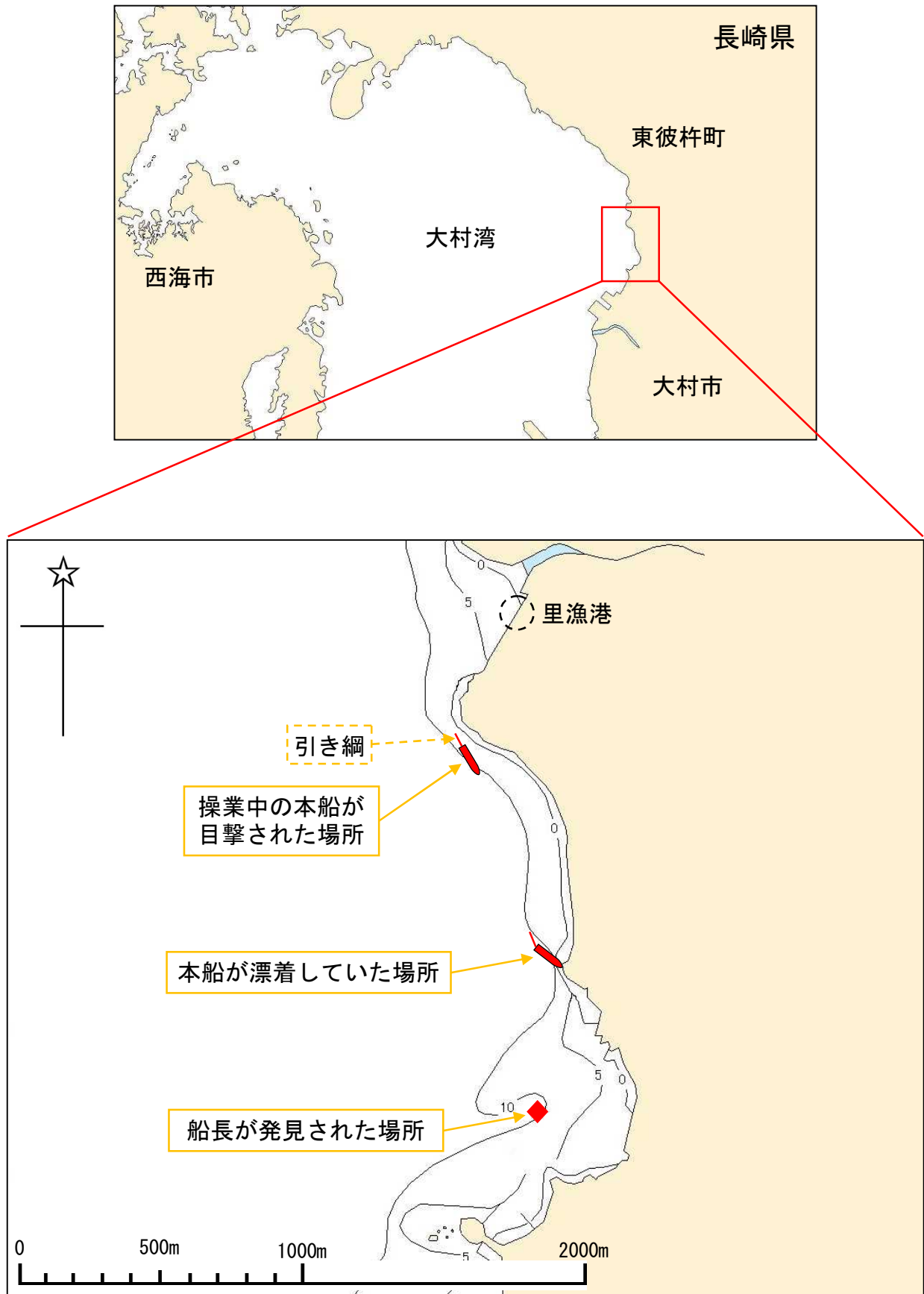
委員 岡本 満喜子

事故種類	乗組員死亡
発生日時	不明（平成30年1月13日 08時00分ごろ～09時00分ごろの間）
発生場所	不明（長崎県東彼杵町里漁港南方沖）
事故の概要	漁船平成丸は、操業中、船長が落水して溺死した。
事故調査の経過	平成30年1月15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 平成丸、3.18トン NS3-43448（漁船登録番号）、個人所有 8.20m（Lr）×2.15m×0.78m、FRP ディーゼル機関、43kW（動力漁船登録票による）、昭和53年5月10日
乗組員等に関する情報	船長 男性 71歳 二級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 昭和51年6月25日 免許証交付日 平成26年10月20日 （平成32年3月29日まで有効）
死傷者等	死亡 1人（船長）
損傷	プロペラ翼に曲損
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 北北西、風力 3、視界 良好 海象：波高 約0.5～1.0m、水温 約16℃
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、なまこ桁網漁を行う目的で里漁港を出港し、平成30年1月13日08時00分ごろ同漁港南方沖約500mを南東方に向かってえい網しているところを、付近を操業中の僚船の船長（以下「僚船船長」という。）に目撃された。 僚船船長は、08時30分ごろ、里漁港南方沖約1,300mの陸岸付近に本船を認め、本船が、ゴミ等が入って重くなった桁網を、浅い場所で揚げていたと思った。 僚船船長は、09時00分ごろ、前回視認した時と同じ場所付近に本船が留まっていることを認めたので、不審に思い、操業をやめて本

	<p>船に近づいたところ、本船が無人の状態では岩場に漂着していることが分かり、漁業協同組合の組合員に携帯電話で連絡したのち、海上保安庁に通報した。</p> <p>船長は、海上保安庁の船艇及びヘリコプター、僚船による捜索が行われたところ、11時18分ごろ海上保安庁により里漁港南方沖約1,900mの海面に浮いた状態で発見され、病院に搬送されたが、死亡が確認され、死因は溺水と診断された。</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>本船が操業していた長崎県大村湾で行われるなまこ桁網漁は、鋼製の桁と身網で構成される桁網を、化学繊維製の引き綱で陸岸沿いに引いて海底のなまこを捕獲するものであった。</p> <p>本船の桁は、縦約30cm、横約150cmで、桁と引き綱とを連結するためのチェーンが取り付けられていた。</p> <p>本船の桁網の投網及びえい網方法は、主機を極微速力前進として右舵をとり、後部甲板中央部のフックに引き綱を掛けた状態の桁網を手で持ち上げて同甲板右舷側から海中に投入したのち、主機の回転数を上げて引き綱を繰り出し、同綱が張った時点で舵を中央とするとともに主機の回転数を適宜調整して低速力でえい網するものであった。</p> <p>本船の桁網の揚網方法は、主機を中立運転にしたのち、引き綱を手繰り寄せ、同綱を船尾左舷側のガイドを介して操舵室囲壁の左舷側に備えられたローラで巻いて揚網するものであった。</p> <p>本船が操業していた海域の底質は、泥であった。</p> <p>桁網のえい網中は、低速力で航行するので、桁網が海底の岩などに引っ掛かった場合でも、船体が大きく動揺することはなかった。</p> <p>本船は、無人の状態では岩場に漂着しているところを発見された際、船首を南東方に向けて主機が微速力前進となった状態であり、桁網が海中に投入され、後部甲板中央部のフックに掛けた引き綱が左舷船尾方に張り、後部甲板には漁獲されたなまこが散乱していた。</p> <p>僚船船長は、本船の漂着していた状況から、船長が、桁網を海中に投入後、繰り出される引き綱に足を絡ませるなどして、海中に転落したのではないかと本事故後に思った。</p> <p>船長は、本事故当時、セーター、ジャージのズボン等を着用し、二重にした靴下と長靴を履いていた。</p> <p>船長は、発見された際、救命胴衣を着用しておらず、長靴を履いていなかった。</p> <p>船長は、左足の脛に、縦方向に10cm程度の擦り傷があることが確認された。</p> <p>船長の家族は、船長が、本船に備えていた固型式の救命胴衣を作業がしにくいと言ってふだんから着用していなかったもので、本事故当ても救命胴衣を着用していなかったものと本事故後に思った。</p>

	<p>船長は、作業がしやすい救命胴衣の購入を検討していた。</p> <p>船長の携帯電話は、船内に置かれていた。</p> <p>船長は、持病がなく、体調の不良等を訴えていなかった。</p> <p>(付図2 なまこ桁網漁の漁具、写真1 本船の桁、写真2 本船、写真3 本船の後部甲板船首方、写真4 本船の後部甲板船尾方参照)</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、里漁港南方沖において、08時00分ごろ操業しているところを目撃されたのち、09時00分ごろ無人の状態では岩場に漂着しているところを発見されたことから、この間において、船長が落水したものと考えられる。</p> <p>船長は、本船が無人の状態では漂着しているところを発見された際、主機が微速力前進の状態では桁網が海中に投入され、後部甲板に漁獲物が散乱していたことから、揚網後、再度えい網を行う間に、繰り出される引き綱に足を絡ませるなどし、落水して溺死したものと考えられるが、それらの状況を明らかにすることはできなかった。</p> <p>船長は、救命胴衣を着用していなかったものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、里漁港南方沖で操業中、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>再発防止策</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"> ・ えい網する際は、投網前に引き綱を甲板上に整理して置いておくとともに、繰り出される同綱に注意すること。 ・ 救命胴衣は使用する環境に適したタイプを選定し、漁船に乗船して漁ろうに従事する際は、救命胴衣を常時着用すること。 ・ 緊急時の連絡手段として、防水型の携帯電話又は防水パックに入れた携帯電話を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 なまこ桁網漁の漁具

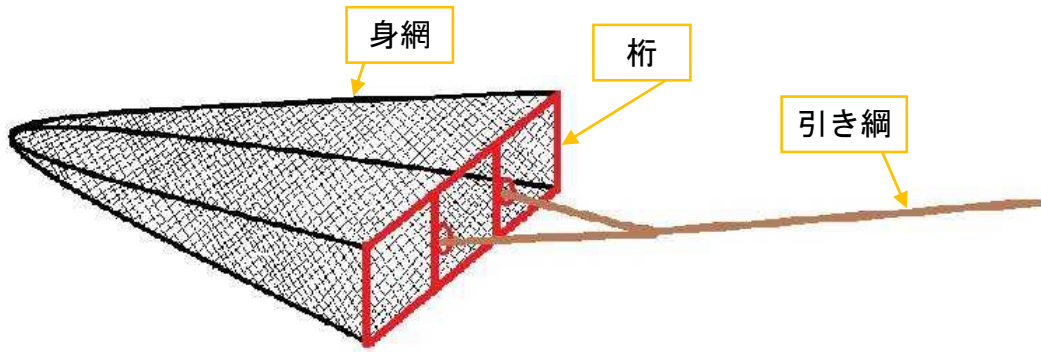


写真1 本船の桁

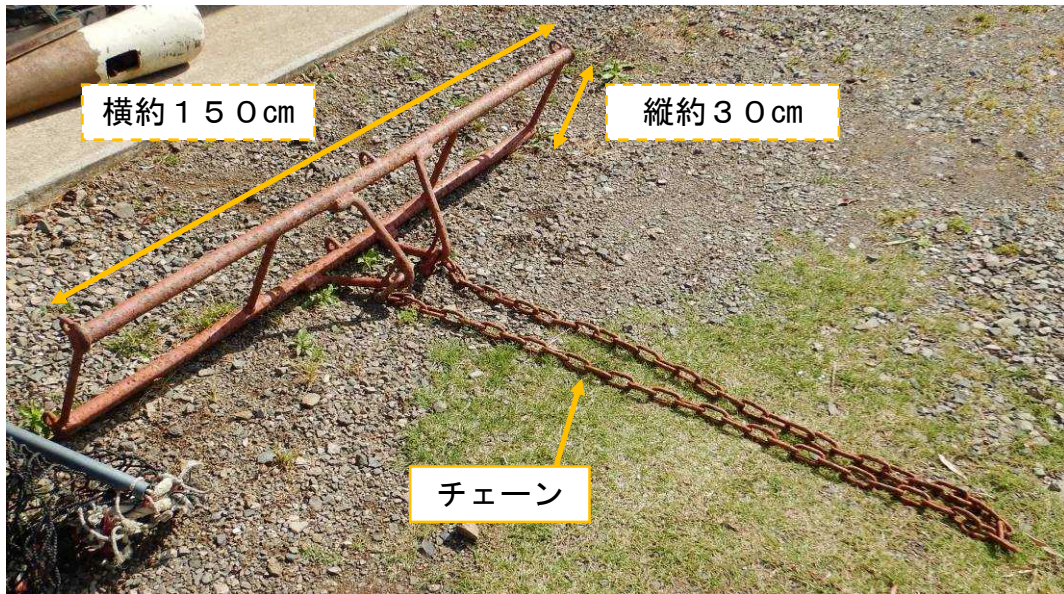


写真2 本船



写真3 本船の後部甲板船首方



写真4 本船の後部甲板船尾方

