

船舶事故調査報告書

令和元年10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31年2月27日 15時ごろ）
発生場所	不明（長崎県宇久島北西方沖）
事故の概要	漁船33垂津は、投錨作業中、船長が揚錨機に巻き込まれて死亡した。
事故調査の経過	平成31年2月28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 33垂津、19トン NS2-23460（漁船登録番号）、株式会社はまだ漁業 20.72m (Lr) × 4.17m × 1.76m、FRP ディーゼル機関、736kW、平成7年12月22日 第292-50689号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	本件船長 男性 42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 平成12年3月29日 免許証交付日 平成26年9月9日 (令和2年3月28日まで有効)
死傷者等	死亡 1人（本件船長）
損傷	なし
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 北東、風速 約10m/sのち約7m/s 海象：波高 約2mのち約1.5m
事故の経過	本船は、網船ほか6隻で構成される中型まき網船団に所属する灯船で、本件船長が1人で乗り組み、平成31年2月24日08時00分ごろ宇久島西方沖の漁場に向けて長崎県佐世保市神崎漁港を僚船と共に出港した。 僚船（灯船、以下「僚船A」という。）の船長兼船団漁労長（以下「本件漁労長」という。）は、27日04時00分ごろ当日の作業を終えたとき、本件船長に次回作業の漁場の概位を伝えるとともに、僚船Aが同漁場に向かうので後片付けを終えたら同漁場付近に来て待機しておくよう無線交信により指示した後、船団から離れた。

本件漁労長は、次回操業の漁場付近で錨泊して休息をとった後、14時00分ごろ、付近に本船が見当たらなかったため、状況を確認しようと本船に無線で呼び掛けたが応答がなく、15時00分ごろに再度行った呼び掛けにも応答がなかったが、本件船長が甲板又は機関室で整備作業などを行っているか次回操業に備えて休んでいて無線の呼び掛けに気付いていないのかもしれないと思い、本船が次回操業までに漁場付近に来てくれればよいので、錨泊を続けた。

本件漁労長は、16時00分ごろもう一度本船に無線で呼び掛けたが応答がなく、本来であれば操業開始に備えて本船が僚船Aの付近にいないと見えない時間帯なので異変を感じ、レーダーで周囲の船舶の状況を確認したところ、僚船Aの北西約4海里（M）付近に船の映像を認めた。

本件漁労長は、前回の漁場を離れるとき、本件船長に次回操業の漁場の概位を伝えていたので、確信はなかったもののレーダーに映った映像が本船かもしれないと思い、僚船Aが1人乗組みなので不測の事態が生じていたとしても対処ができず、また、次回操業の漁場確保の必要があり、僚船Aが現在位置に留まる必要があったので、本船の南方6M付近で錨泊していた2人乗組みの僚船（運搬船、以下「僚船B」という。）に対し、本船の様子を確認に向かうよう指示した。

僚船Bの船長は、16時50分ごろ対馬瀬鼻^{つしませはな}灯台から真方位294°39.3M付近で停まっていた本船を発見し、本船に移乗して本船の前部甲板に赴いたところ、胸部から下半身にかけて本船の揚錨機（以下「本件揚錨機」という。）の船首側から下部に仰向けの姿勢で巻き込まれ、救命措置を施せない状態で息絶えている本件船長を発見し、直ちに無線で本事故の発生を本件漁労長に連絡した後、本船の錨索を切断した。（図1参照）

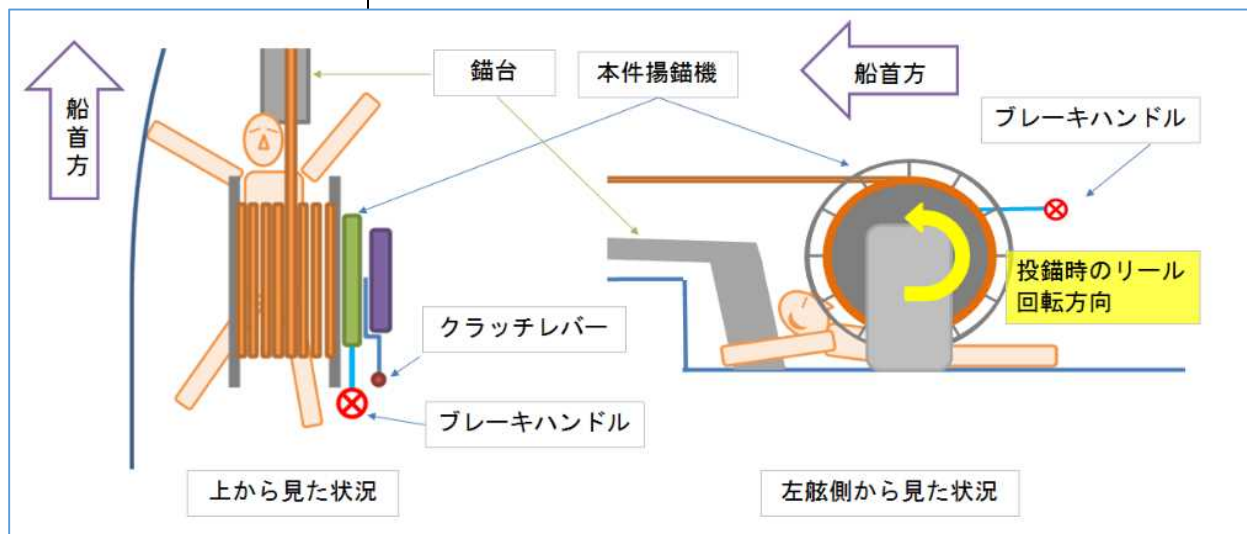


図1 本件船長が本件揚錨機に巻き込まれていた状況（イメージ）

	<p>本件漁労長は、船舶所有会社に船舶電話で本事故の発生を連絡し、17時12分ごろ118番通報を行ったのち現場に向かうとともに船団の僚船に現場への集合を指示した。</p> <p>本船は、僚船Bの船長が現場から操船して船団と共に宇久島に向かい、本件船長が同島西方で本件揚錨機から引き出され、同島に向かう途中で会同していた巡視船に引き渡された。</p> <p>本件船長は、解剖の結果、2月27日15時ごろ（推定）死亡し、死因は頸髓損傷と検案された。</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>本件船長は、漁業従事経験が約20年あり、網船及び運搬船に乗り組んだのち本船とは別の灯船の船長を約10年務め、本船の船長経験が1年未満であった。</p> <p>本件船長は、24日の出港前が4日間休漁で、出港後は夜間の操業時以外は休息しており、疲労が蓄積した状態ではなく、また、健康状態は良好に見えた。</p> <p>本件揚錨機は、船首端から約540cmの前部甲板やや左舷寄りに設置され、リールの直径が約120cm及び幅が約45cmで、錨台の船尾側とリール船首側との間に約25cmの隙間があった。</p> <p>本船の投錨は、重さ約180kgの錨が自重により船首端やや左舷寄りの錨台から送出される錨索と共に海中に投じられるもので、投錨時、前部甲板の操舵室前方左舷側に設置された本件揚錨機の錨索リールが本件揚錨機の左舷側から見て反時計回りに回転するものであった。</p> <p>投錨時の本件揚錨機の操作は、本件揚錨機の船尾側に備えられたレバーを操作してウインチのクラッチを脱とし、クラッチレバー付近に備えられた直径約20cmの円形ハンドルを回してリールのブレーキの強さを調整するもので、操作するレバーやハンドル類がない同機の船首側に船員が赴く必要はなかった。</p> <p>本船は、僚船Bの船長が前部甲板の状態を確認したとき、本件揚錨機のクラッチが脱の状態、ブレーキが全て開放され、錨が海中に入っていたが、本件船長の身体が本件揚錨機に巻き込まれてリールの回転が止まっており、錨が水深約120mの海底に達していない状態であった。</p> <p>本船は、27日早朝の操業を終えた後、雨は降っていなかったが波を受け、甲板上が濡れた状態であった。</p> <p>（写真1 本船、写真2 本件揚錨機①、写真3 本件揚錨機② 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>不明</p> <p>あり</p>

<p>気象・海象等の関与 判明した事項の解析</p>	<p>不明</p> <p>本件船長の死因は、頸髄損傷であった。</p> <p>本船は、宇久島北西方沖において、本件船長の身体が本件揚錨機に巻き込まれたことから、本件船長が死亡したものと考えられる。</p> <p>本船は、本件船長が発見されたとき、本件揚錨機のクラッチが脱の状態状態でブレーキが全て開放され、錨が海中に入っていたが本件船長の身体が本件揚錨機に巻き込まれてリールの回転が止まっていたことから、投錨作業中に本件船長の身体が本件揚錨機に巻き込まれたものと考えられる。</p> <p>本件船長は、本件揚錨機の船首側から下部に仰向けの姿勢で身体が巻き込まれた状態で発見されたことから、本事故時、本件船長が投錨作業中に本件揚錨機の船首側に赴いたとき、誤って本件揚錨機の船首側から身体が巻き込まれた可能性があると考えられるが、本件船長が死亡し、また、目撃者がおらず、本件船長の身体が本件揚錨機に巻き込まれ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、宇久島北西方沖において投錨作業中、本件船長の身体が本件揚錨機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>再発防止策</p>	<p>船舶所有会社は、本事故後、本件揚錨機のブレーキハンドルを撤去し、クラッチ及びブレーキを機側ではなく操舵室から遠隔で操作できるよう、本件揚錨機の改良工事を行った。</p> <p>(写真4 改良工事後の操舵室内揚錨機操作レバー 参照)</p>

付図1 事故発生場所概略図

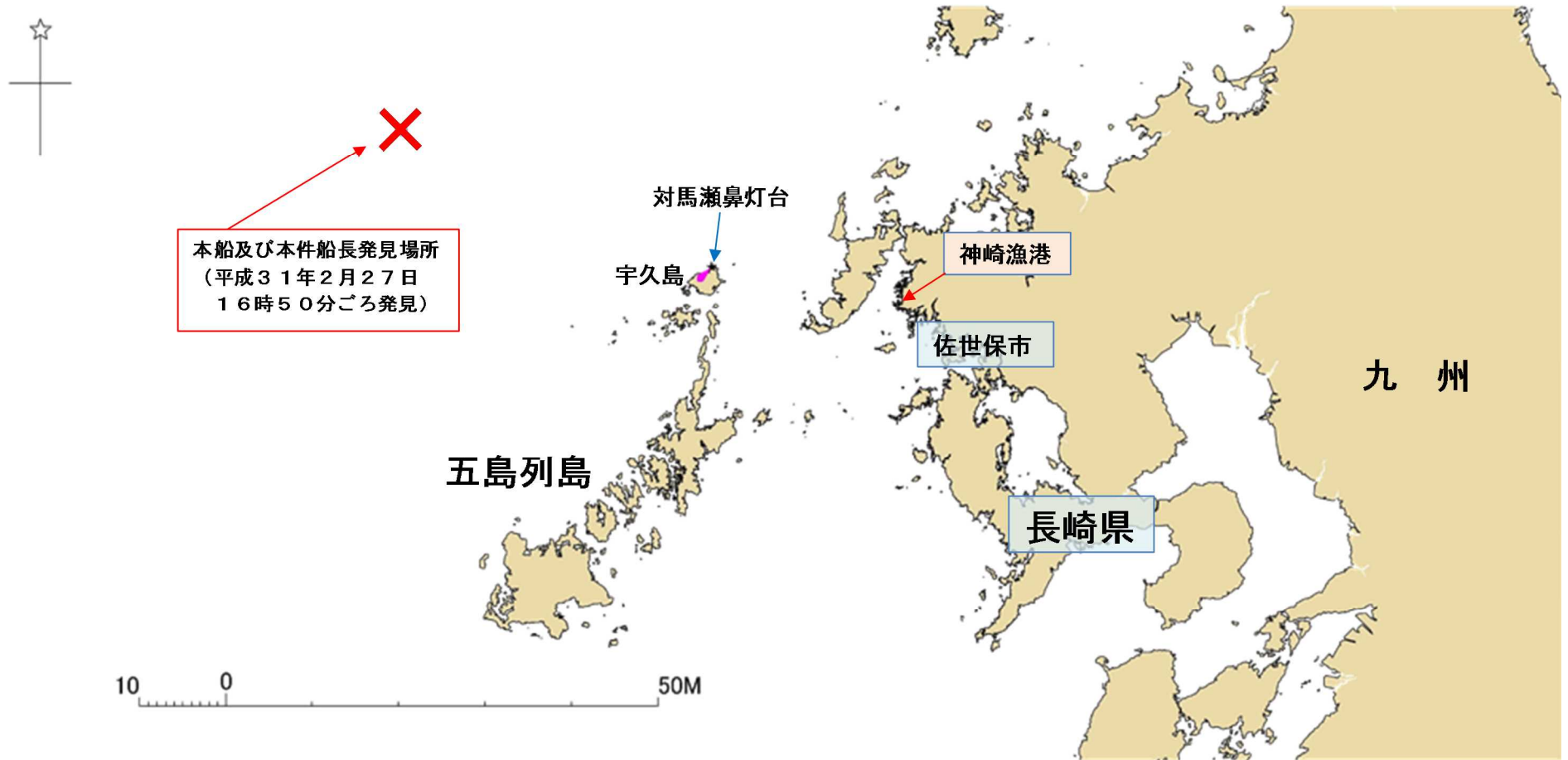
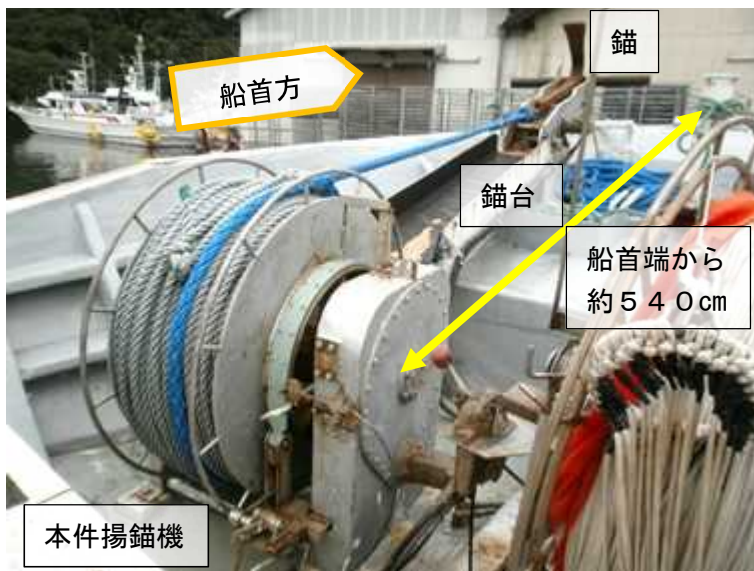


写真1 本船



写真2 本件揚錨機①



本事故後、本件揚錨機のブレーキハンドルを撤去し、クラッチ及びブレーキを機側ではなく操舵室から遠隔で操作できるように、本件揚錨機の改良工事を行っている。

写真3 本件揚錨機②

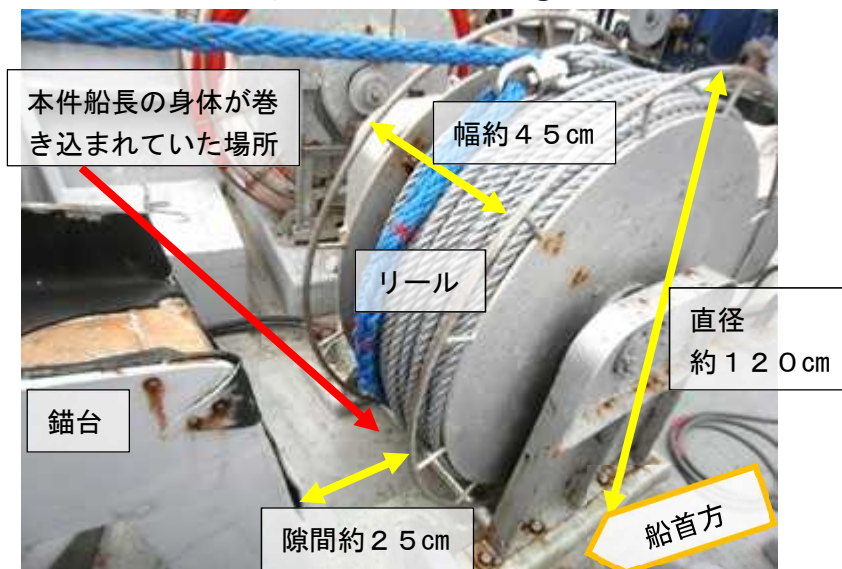


写真4 改良工事後の操舵室内揚錨機操作レバー

