

船舶事故調査報告書

平成31年1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	平成30年7月15日 05時00分ごろ
発生場所	長崎県五島市奈留島南東方沖 奈留島港笠松F防波堤灯台から真方位105°約1.6海里（M）付近 （概位 北緯32°48.0′ 東経128°57.9′）
事故の概要	漁船昌生丸は、揚錨作業中、船長が錨索と共に揚錨用ローラに巻き込まれて死亡した。
事故調査の経過	平成30年7月17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 昌生丸、4.0トン NS3-68291（漁船登録番号）、個人所有 9.90m（Lr）×2.56m×0.85m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数80、昭和59年4月27日
乗組員等に関する情報	船長 男性 74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50年3月14日 免許証交付日 平成26年10月10日 （平成32年5月9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 西南西、風力 1、視界 良好 海象：海上 平穏 日出時刻：05時27分ごろ
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、いか一本釣り漁を行う目的で、平成30年7月14日17時00分ごろ五島市奈留島港を出港した。 船長は、21時00分ごろ自宅に携帯電話で連絡し、五島市 ^{かほ} 柁島東方沖で操業を行うことを船長の家族に伝えた。 船長の親族（以下「本件親族」という。）は、ふだんの帰港時刻である15日06時30分ごろを過ぎても本船が帰港せず、船長の知人

から水揚げの際に本船を見なかったと聞き、船長から前日の帰港時に聞いていた操業場所を探すこととし、陸路で五島市^{しゅうとが}舅ヶ島地区に移動して双眼鏡を用いて沖を探したところ、07時30分ごろ1隻の漁船を見つけた。

本件親族は、奈留島港に行き、知人の船舶に乗せてもらって舅ヶ島付近の沖に向かい、08時30分ごろ錨泊中を示す灯火及び集魚灯を点灯し、左舷錨を海中に投入している本船を認め、近づいたところ、‘機関室囲壁左舷側に設置された揚錨用ローラ’（以下「本件ローラ」という。）にうつ伏せの状態で巻き込まれた船長を発見した。（写真1参照）

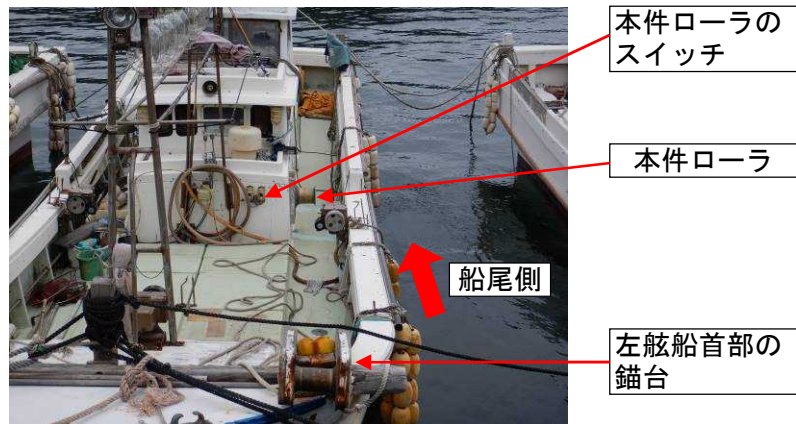


写真1 本船及び本件ローラの状況

本件親族は、船長が、左腕を左舷船首部の錨台から張った錨索と共に僅かに回転した状態の本件ローラに船首側から巻き込まれ、頭部を甲板上につけて意識が無いことが分かり、携帯電話で海上保安庁に本事故の発生を通報するとともに自宅に連絡した。

船長は、本件親族が本件ローラを停止して錨索を切断し、海上保安庁の巡視艇で五島市^{ふくえ}福江港に運ばれ、医師によって、死亡が確認され、死因が外傷性ショック、死亡推定時刻が15日05時00分ごろと検案された。

本船は、本件親族及び海上タクシーで駆けつけた船長の別の親族が乗船して福江港に入港した。

（付図1 事故発生場所概略図 参照）

その他の事項

本船の左舷錨は、鋼製で、重さが約50kgの6本爪型であった。
本船の左舷錨の錨索は、直径が約15mmの合成繊維製で、ふだん、投錨時、船首部のたつに係止されていた。
本件ローラは、直径が約15cm、甲板から回転中心までの高さが約42cmで、Vベルトを介して主機で駆動され、一方向（時計回り）に回転するようになっており、押しボタン式のスイッチが機関室囲壁船首側に設置されていた。（図1、図2参照）

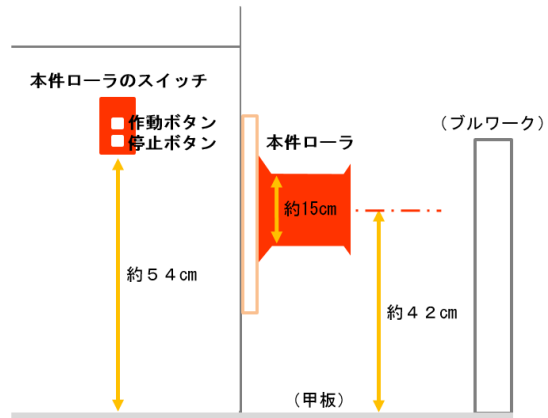


図1 本件ローラ等の設置状況（船首方から）

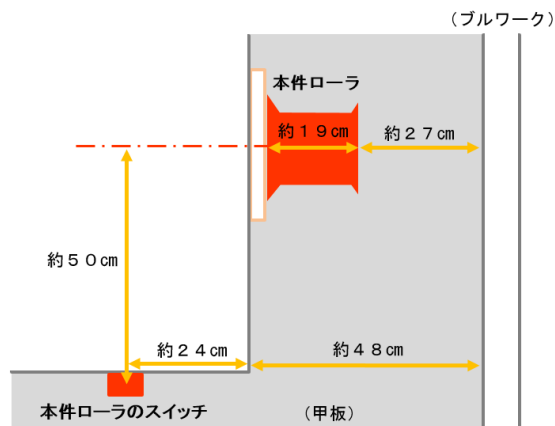


図2 本件ローラ等の設置状況（上方から）

船長は、ふだん、夜明けごろに操業をやめ、揚錨を完了してから集魚灯を消灯しており、揚錨の際は、本件ローラの船首側で作業を行い、本件ローラに予め錨索を数回巻いてスイッチの作動ボタンを押し、錨の爪が海底から外れた後、本件ローラ付近から前部甲板へ移動し、巻き取られた錨索を手繰って甲板上にコイル状に置いていた。（写真2参照）

錨台から延びた錨索

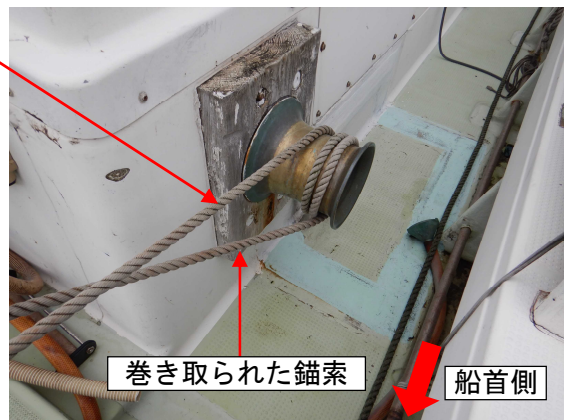


写真2 錨索の巻取り状況（再現）

本船は、発見された際、主機が中立運転で、漁具が船上に揚げられ、漁獲したいかが前部甲板の4箇所はいけすに入れられており、コイル状に置かれた錨索が甲板上に認められなかった。

本件親族は、船長が、揚錨作業中、本件ローラに錨索を更に巻いて

	<p>海底から外れなかった錨の爪を外そうとしていた際、左手が錨索と本件ローラとの間に挟まるなどし、左腕を錨索と共に本件ローラに巻き込まれたと本事故後に思った。</p> <p>船長は、発見された際、帽子、カッパの上下、ゴム手袋を着用し、長靴を履いていたが、救命胴衣は着用していなかった。</p> <p>船長は、本事故当時、体調の不良等を訴えていなかった。</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</p> <p>不明</p> <p>不明</p> <p>船長の死因は、外傷性ショックであった。</p> <p>本船は、奈留島南東方沖で、コイル状に置かれた錨索が甲板上になく、船長が左腕を錨索と共に本件ローラに巻き込まれた状態で発見されたことから、揚錨作業中、船長が本件ローラに錨索を更に巻いて海底から外れなかった錨の爪を外そうとしていた際、左手が錨索と本件ローラとの間に挟まるなどし、左腕を錨索と共に本件ローラに巻き込まれたものと考えられるが、船長が死亡しており、死亡す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>船長は、発見された時、本件ローラが回転した状態であったことから、左手が錨索と本件ローラとの間に挟まるなどした際、機関室囲壁船首側に設置されていたスイッチで本件ローラを停止することができなかったものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、日出前の薄明時、本船が、奈留島南東方沖で揚錨作業中、船長が左腕を錨索と共に本件ローラ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>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"> ・ 揚錨用ローラに錨索を巻く作業は、同ローラが停止した状態で行うこと。 ・ 揚錨用ローラを使用する際は、同ローラと錨索との間に手が挟まれるおそれがあるので、回転している同ローラに手を近づけないこと。

付図1 事故発生場所概略図

