

船舶事故調査報告書

令和2年9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	乗組員死亡
発生日時	令和2年2月13日 11時10分ごろ
発生場所	愛媛県伊方町女子鼻東方沖 女子鼻灯台から真方位090° 250m付近 (概位 北緯33° 27.2′ 東経132° 19.2′)
事故の概要	漁船第一栄丸 ^{さかえ} は、揚網作業中、船長がローラに巻き込まれて死亡した。
事故調査の経過	令和2年4月6日、本事故の調査を担当する主管調査官（広島事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。
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	A 漁船 第一栄丸、4.9トン EH3-53288（漁船登録番号）、個人所有 10.85m (Lr) × 2.73m × 0.84m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数25、昭和58年12月20日 B 漁船 第二栄丸、4.84トン EH3-52191（漁船登録番号）、個人所有 9.50m (Lr) × 2.60m × 0.80m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数25、昭和53年2月11日
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 58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16年10月7日 免許証交付日 平成30年11月20日 (令和6年10月6日まで有効) B 船長B 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 平成16年11月4日 免許証交付日 平成30年11月20日 (令和6年11月3日まで有効)
死傷者等	死亡 1人（船長A）
損傷	なし
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 北、風力 3、視界 良好 海象：波高 約0.8m、潮汐 下げ潮の初期

<p>事故の経過</p>	<p>A船は、船長Aが1人で乗り組み、しらす2そうびき網漁の目的で、船長Bが1人で乗り組んだB船と共に、令和2年2月13日06時30分ごろ伊方町豊之浦漁港を出航した。</p> <p>船長A及び船長Bは、A船及びB船の後部甲板にそれぞれ設置された鋼製ワイヤー（以下「本件ワイヤー」という。）先端のフックを、ひき網の一部に設けた連なる2つの輪っか（以下、網側のものを「網側輪っか」、船側のものを「船側輪っか」という。）のうちの網側輪っかに引っ掛け、A船が左側を、B船が右側を航行して女子鼻から同町室ノ鼻にかけての陸岸近くでえい網を行い、11時00分ごろ女子鼻東方沖を南進後、揚網作業を開始することとした。</p> <p>B船は、A船の西方約30mで、船長Bが、後部甲板左舷側に設置されたローラのスイッチレバー付近に立ち、A船の後部甲板右舷側に設置された同レバー付近に立った船長Aに手を上げて合図を行った後、同レバーをONとしてひき網の巻き上げを開始した。</p> <p>船長Bは、11時10分ごろ一旦ローラのスイッチレバーをOFFとし、網側輪っかに引っ掛けた本件ワイヤーを取り外した後、再度同レバーをONとする合図をしようとA船を見たところ、ローラは回転しているものの船長Aの姿が見えなかったので何かあったかと思い、B船を操船してA船に近づいたところ、回転が止まったローラにひき網と共に巻き込まれている船長Aを認めた。</p> <p>船長Bは、船長Aの状態を見て既に死亡していることが分かり、A船に移乗してローラのスイッチレバーをOFFとし、B船をA船に横付けして固定した後、付近で作業中の僚船に無線で連絡し、消防署、警察署及び海上保安庁への通報を依頼するとともに、巻き付いたひき網を切断して船長Aを甲板上に下ろした。</p> <p>船長Bは、来援した友人の船と共にA船をえい航して豊之浦漁港に帰航した。</p> <p>船長Aは、警察車両で病院に搬送されて医師により死亡が確認され、死因は脳挫滅と検案された。</p> <p>（付図1 事故発生場所概略図、写真1 A船、写真2 B船 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>(1) 揚網作業に関する情報</p> <p>A船及びB船の揚網作業は、主機を微速力前進運転として互いの船間距離を狭めながら、A船及びB船が共に自船のローラでひき網を巻き上げた後、切り離れたB船の網をA船のローラで巻き上げるもので、A船におけるふだんのひき網の巻き上げ手順は次のとおりであった。</p> <p>① 巻き上げを開始する時点では、本件ワイヤーは張った状態で、船側輪っかとローラ間のひき網は緩んだ状態で甲板上に置かれている。（図1参照）</p>

船長Aは、船長Bと合図を行った後、ローラを回転させてひき綱の巻き上げを開始する。

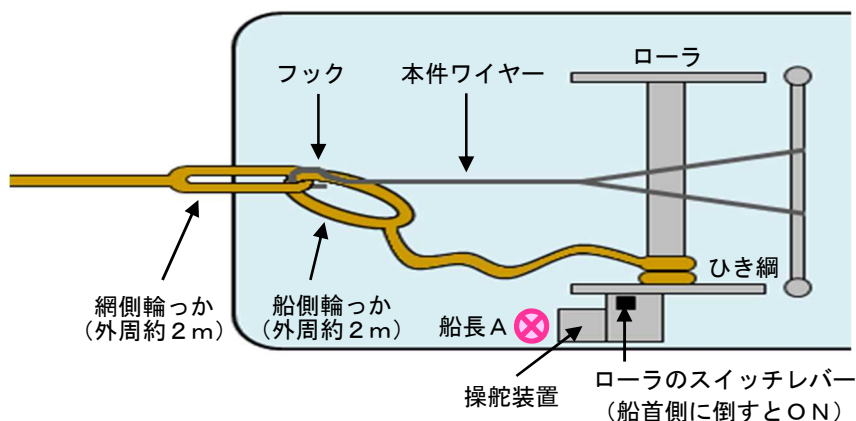


図1 ひき綱巻き上げ前の後部甲板の状況

- ② 船長Aは、ひき綱が張った状態となって本件ワイヤーが緩んだ段階で、一旦ローラを停止させ、網側輪っかから本件ワイヤーのフックを取り外し、ローラの船首側に本件ワイヤーを落とす。(図2参照)

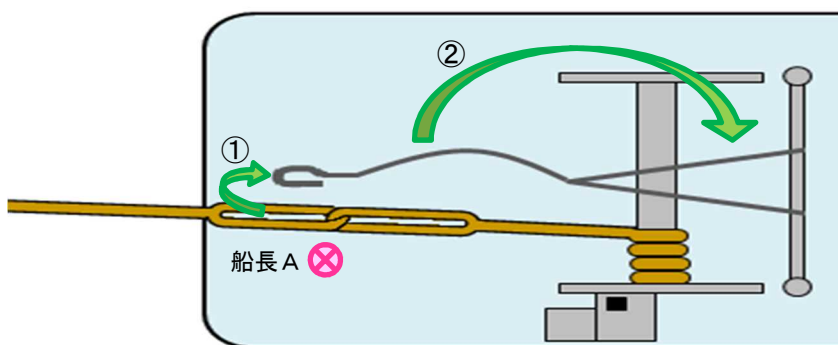


図2 本件ワイヤーの取り外し時の状況

- ③ 船長Aは、再度船長Bと合図を行った後、ローラを回転させ、ひき綱の巻き上げを再開する。

(2) A船に関する情報

A船は、船長BがA船に移乗した際、ローラのスイッチレバーがON、主機スロットルレバーが前進運転、同クラッチレバーが微速力の状態で、本件ワイヤーは網側輪っかから取り外され、ローラの船首側に落ちていた。(写真3参照)

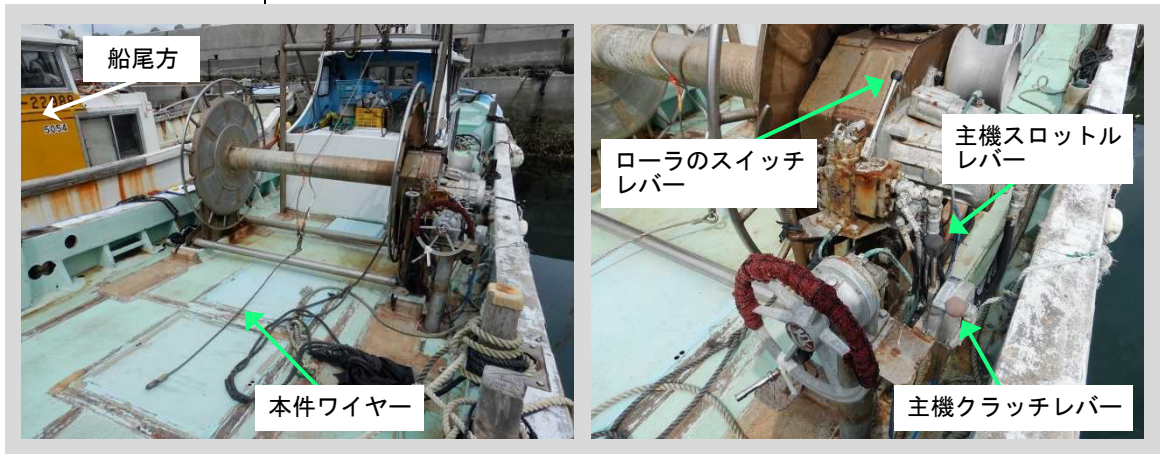


写真3 後部甲板及び各レバーの状況

(3) 船長Aに関する情報

- ① 船長Aは、25年以上の2そうびき網漁の経験を有していた。
- ② 船長Aは、船長Bにより身体をローラから外された際、左足が船側輪っかの中に入り込んでおり、巻き込まれたひき綱の長さは約45mであった。
- ③ 船長Aの服装は、救命胴衣、ジャンパー、作業着及び長靴であった。

(4) その他の情報

船長Bは、ふだんから、船長Aとローラへ巻き込まれる危険性について話していた。

船長Bは、船長Aが、慣れと油断からローラを回転させたまま、本件ワイヤーを取り外そうとひき綱に近づいた際、左足が船側輪っかの中に入り込んで絡まり、身体を打ち付けながらローラに巻き込まれたのではないかと本事故後に思ったが、本件ワイヤーが張った状態では本件ワイヤーのフックを網側輪っかから取り外すことはできず、また、ひき綱が張った状態では、船側輪っかの中に足が入り込むことはないので、船側輪っかの中に左足が入り込んだ経緯については分からなかった。

分析

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

あり
あり
なし

船長Aの死因は、脳挫滅であった。

A船は、女子鼻東方沖において揚網作業中、船長Aが、船側輪っかの中に左足が入り込んで絡まったことから、身体を打ち付けながらひき綱と共にローラに巻き込まれて死亡したものと考えられる。

船長Aは、本件ワイヤーのフックを外す目的で、ローラを回転させ

	<p>たままひき綱に近づいた際、船側輪っかの中に左足が入り込んだ可能性があると考えられるが、目撃者がおらず、その状況を明らかにすることはできなかった。</p>
原因	<p>本事故は、A船が、女子鼻東方沖において揚網作業中、船長Aが、船側輪っかの中に左足が入り込んで絡まったため、身体を打ち付けながらひき綱と共に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>
再発防止策	<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"> ・揚網作業中、巻き上げられている網等に近づく場合は、ローラの回転を停止すること。

付図1 事故発生場所概略図



写真1 A船



写真2 B船

