

船舶事故調査報告書

令和3年11月10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

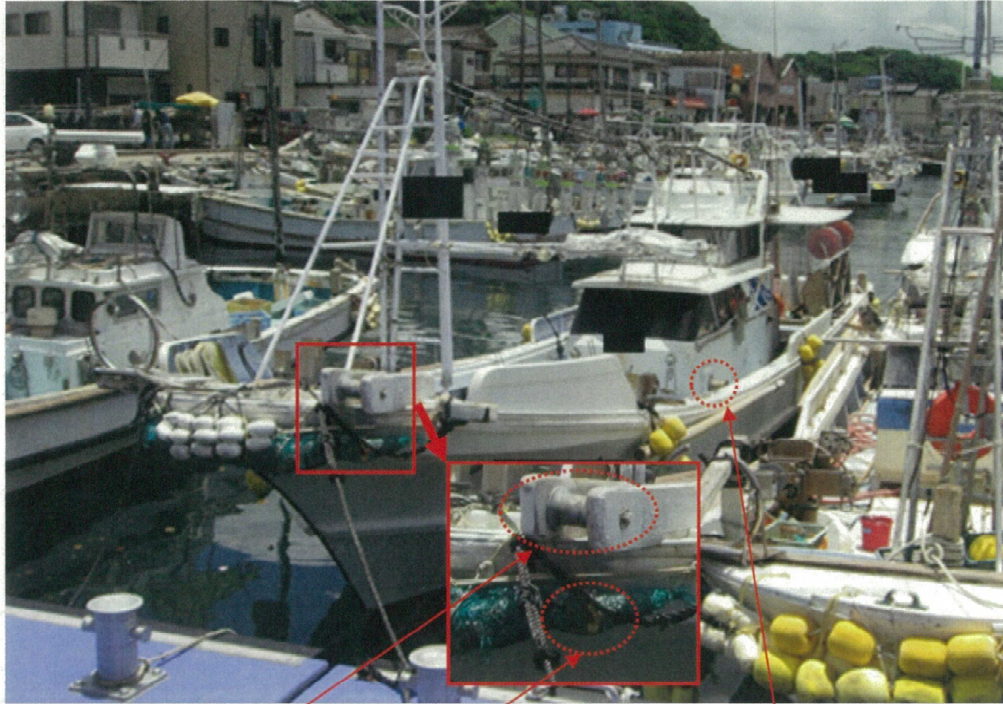
事故種類	乗組員死亡
発生日時	不明（令和2年6月15日 23時18分ごろ～16日05時00分ごろの間）
発生場所	不明（長崎県壱岐市名島南方沖～北東方沖の間）
事故の概要	漁船祐生丸は、揚錨中、船長が落水して死亡した。
事故調査の経過	令和2年6月24日、本事故の調査を担当する主管調査官（門司事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。 原因関係者からの意見聴取は、本人が本事故で死亡したため、行わなかった。
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等 L×B×D、船質 機関、出力、進水等	漁船 祐生丸、4.9トン SA3-24167（漁船登録番号）、個人所有 11.87m (Lr) × 2.63m × 0.84m、FRP ディーゼル機関、279kW（動力漁船登録票による）、平成6年7月20日
乗組員等に関する情報	船長 71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8月19日 免許証交付日 平成27年9月14日 (令和3年2月13日まで有効)
死傷者等	死亡 1人（船長）
損傷	左舷船首部防舷材（一部）に破損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南西、風速 約8m/s 海象：波高 約1.0m
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、いか釣り漁の目的で、令和2年6月15日17時10分ごろ名島南方沖の漁場に向けて佐賀県唐津市呼子漁港を出港した。 名島南方沖のバク瀬南西方沖で操業していた僚船（以下「僚船A」という。）の船長（以下「船長A」という。）は、本船が18時30分ごろ僚船Aの東方に錨泊したのを認めた後、僚船Aの西方で操業していた僚船（以下「僚船B」という。）の船長（以下「船長B」という。）にその旨を電話で話した。 船長Bは、23時18分ごろ船長に電話を掛けたところ、明日は用

	<p>事があるので今日は早めに帰る旨の話を聞いた。</p> <p>船長Aは、16日00時00分ごろ操業を終えて帰港する際、僚船Aの東方に本船が集魚灯を点けた状態であることを認めた。</p> <p>船長Bは、02時50分ごろ操業を終えて帰港する際、名島南側近くに集魚灯を点けた漁船が1隻いるのを認めた。</p> <p>船長の家族は、船長がふだん04時ごろまでには帰宅しており、漁場を出発する際に掛かってくる船長からの電話がなかったので、03時ごろ電話を2回掛けたが出ず、市場が開く04時ごろ本船の係留場所に行ったものの本船が見当たらず、知人の僚船の船長（以下「船長C」という。）に相談に行った。</p> <p>相談を受けた船長Cは、本船の捜索に赴く途中、船長Bから電話で名島南側近くに集魚灯を点けた漁船1隻を見かけたとの情報を得て名島周辺海域を捜索した。</p> <p>帰港した船長Bは、本船が帰港しておらず、船長Cが本船の捜索に向かったことを聞いて僚船Bに船長Aを乗せて本船の捜索に向かった。</p> <p>船長Cは、名島北東方沖で、集魚灯を点けて漂流している本船を認め、05時00分ごろ移乗して船内を確認したところ、無人で、主機が中立運転の状態にあり、錨が見当たらず、途中で切断した錨索が操舵室の左舷船首側に設置された揚錨用ローラに巻き付き、同ローラが空回りしていたので、その旨を所属の漁業協同組合及び船長Bに連絡した。</p> <p>漁業協同組合は、05時50分ごろ海上保安部に無人で漂流している本船を発見した旨通報した。</p> <p>船長Cは、僚船Bが本船に到着後、本船を船長A及び船長Bに任せ、付近海域で船長の捜索を続けた。</p> <p>本船は、船長Aが操船して僚船Bと共に帰港した後、揚錨用ローラ付近の甲板及びブルワークに血痕が付着していることが判明した。</p> <p>船長は、海上保安庁の巡視艇及び航空機並びに僚船により捜索が続けられたものの、発見されず、行方不明となった。</p> <p>（付図1 事故発生場所概略図、写真1 本船、写真2 揚錨用ローラ付近及び切断した錨索の状況 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船は、船尾甲板にいか釣り機を備えていたが、通常、生きた状態で水揚げするいかを釣るために、船首甲板で手釣りによって漁を行っており、本事故後、船首甲板左舷側には手釣り用のいか釣り具が整理された状態で置かれ、また、船首甲板のいけすには約40匹のいかが入っていた。</p> <p>本船の錨索は、直径約24mmのクレモナ製で、表面が毛羽立ち、切断面が引きちぎられた状態となっていた。また、揚錨用ローラに巻き付いていた錨索は、同ローラと接する面が溶融した状態となってい</p>

	<p>た。</p> <p>本船は、錨を船内に取り込む目的のローラが設置された左舷船首部付近の防舷材の一部が破損していた。</p> <p>船長B及び船長Cによれば、本船の錨は、重さ約50kgのかんざし付唐人錨であった。</p> <p>船長Bによれば、バク瀬南方沖では、時々、錨が海底の岩に引っ掛かることがあった。</p> <p>船長の家族によれば、船長は、本事故当日、ナイロン製の長袖シャツとズボンを着用し、長靴を履いていた。</p> <p>船長の救命胴衣及び携帯電話は、船内に残されていた。</p> <p>船長の家族によれば、船長は、血圧及びぜんそくの薬を服用していたが、健康状態は良好であり、本事故発生当日、ふだんの様子と変わりはない。</p> <p>船長は、後日、死亡認定により死亡届が受理され、除籍された。</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>船長は、行方不明となり、後日、死亡認定された。</p> <p>船長は、6月15日23時18分ごろ名島南方沖で船長Bと電話で会話をした後、16日05時00分ごろ名島北東方沖で本船が無人の状態で見失われているところを発見されたことから、この間において落水したものと考えられる。</p> <p>船長は、次のことから、揚錨中、根掛かりした錨索が切断し、切断した錨索の一部が体に当たり、落水した可能性があると考えられる。</p> <p>(1) 本船は、無人の状態で見失われた際、主機が中立運転の状態にあり、錨が見当たらず、途中で切断した錨索が操舵室の左舷船首側に設置された揚錨用ローラに巻き付き、同ローラが空回りしていたこと。</p> <p>(2) 揚錨用ローラ付近の甲板及びブルワークに血痕が付着していたこと。</p> <p>(3) 本船は、錨を船内に取り込む目的のローラが設置された左舷船首部付近の防舷材の一部が破損していたこと。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、本船が名島南方沖から北東方沖において、揚錨中、船長が落水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"> ・錨が根掛かりするなどして錨索が緊張した状態になった際には、巻き揚げを中止し、揚錨する方向を変えるなどして作業を行うこと。 また、錨索が切断した場合に備え、安全な位置で作業を行う

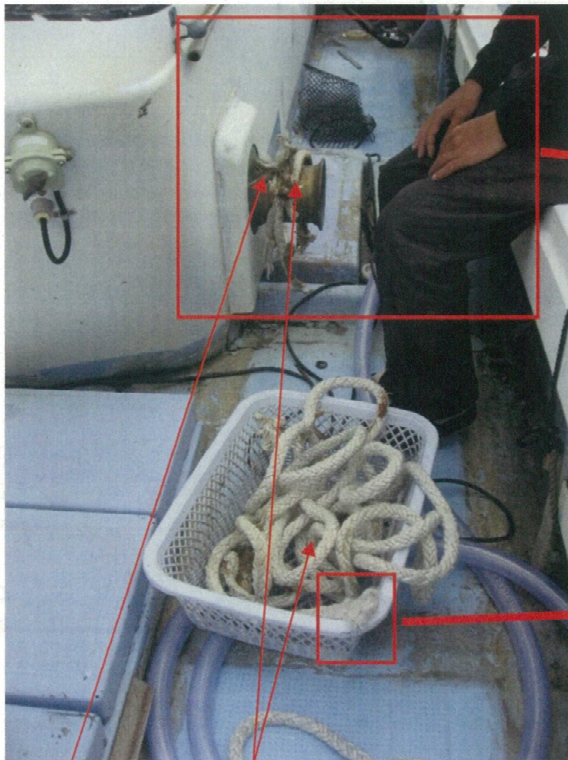
	<p>こと。</p> <ul style="list-style-type: none">・ 暴露甲板で作業を行う際は、救命胴衣を着用すること。・ 乗船中は、防水パックに入れた携帯電話を常に身に付け、落水した際の連絡手段を確保しておくことが望ましい。
--	--

写真1 本船 図付

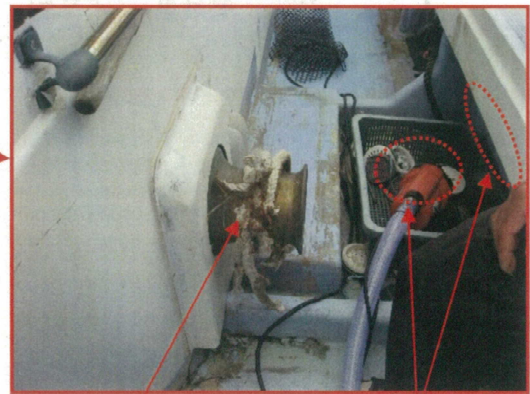


錨を船内に取り込む
 目的のローラ
 防舷材破損部
 揚錨用ローラ

写真2 揚錨用ローラ付近及び切断した錨索の状況



揚錨用ローラ
 切断した錨索



一部が溶融した錨索
 この辺りに血痕が付着



切断した錨索端