

船舶事故調査報告書

令和3年12月15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3年4月11日 伊万里港を出港した時刻～12時26分ごろ （死亡時刻：4月11日 15時27分）
発生場所	伊万里湾
事故の概要	プレジャーボート ^{ほりょう} 宝漁丸は、揚錨作業中、船長が揚錨用ローラに巻き込まれて死亡した。
事故調査の経過	令和3年4月12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	プレジャーボート 宝漁丸、4.85トン 290-21650佐賀、個人所有 10.05m (Lr) × 2.57m × 0.85m、FRP ディーゼル機関、200.79kW、昭和57年6月
乗組員等に関する情報	船長 68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17年1月20日 免許証交付日 令和元年12月3日 （令和7年1月20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 北、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏
事故の経過	船長は、釣りの目的で、令和3年4月11日06時00分ごろ自宅を出た後、本船に1人で乗り組み、伊万里港を出港した。 本船は、12時26分ごろ長崎県松浦市今福港の海岸に乗り揚げているところを付近にいた釣り人に発見され、釣り人が118番通報した。 海上保安庁から連絡を受けて救助に当たった救急隊員は、12時37分ごろ錨索がチェーン付近まで揚錨用ローラ（以下「本件ローラ」という。）に巻き取られ、錨が左舷舷外に垂れた状態の本船に到着して主機を停止し、ジャンパーの右裾が本件ローラと錨索との間に巻き

込まれ、仰向けで、逆さまになった状態の船長を救助し、病院に搬送した。

船長は、13時12分ごろ病院に到着して治療が施されたものの、15時27分死亡が確認され、死因が窒息死の疑いと診断された。

本船は、船長の知人によって今福港の岸壁に回航された。

(付図1 事故発生場所概略図、写真1 本船 参照)

その他の事項

船長は、約25年の船釣りの経験があり、令和2年8月に本船を中古で購入し、月に2回程度、伊万里湾で釣りをしていた。

本件ローラは、Vベルトを介して主機により駆動され、船尾方向に回転するようになっており、機関室左舷側囲壁に設置されていた。

本件ローラの停止を行うスイッチ（以下「本件スイッチ」という。）は、機関室囲壁船首側に設置されていた。

(図1、図2参照)

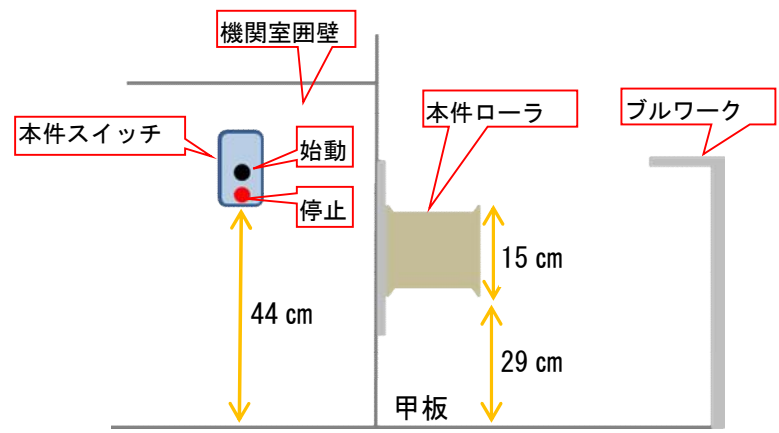


図1 本件ローラ等の設置状況（船首方から）

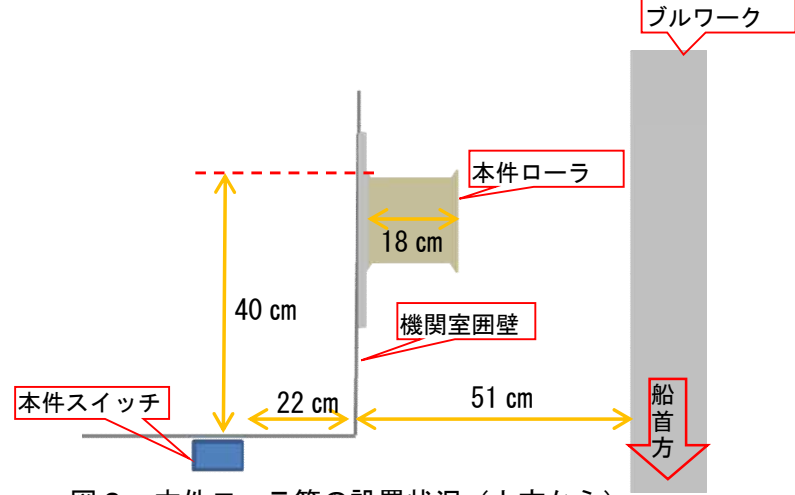
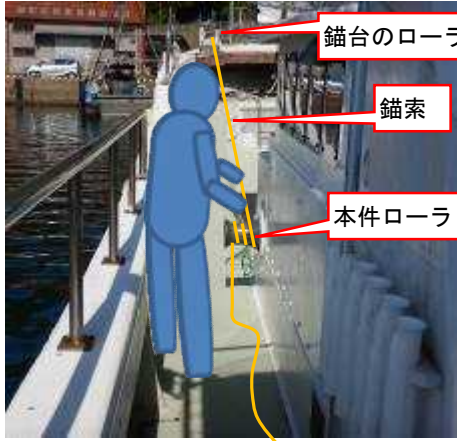


図2 本件ローラ等の設置状況（上方から）

船長は、ふだん揚錨する際、直径約12mmの合成繊維製索を錨台のローラに通して本件ローラまで伸ばし、本件ローラの上側から3～4回巻き付けて本件ローラの船尾側で同索を手繰りながら揚錨し、錨から3～4mのところにつけた同索の目印が錨台を通過した頃、本件ス

	<p>スイッチを押して本件ローラを停止させていた。(図3参照)</p>  <p>図3 ふだんの揚錨作業状況 (イメージ)</p> <p>船長の家族は、船長が、本件ローラの船尾側から本件ローラ越しに前傾姿勢をとって本件スイッチを押そうとした際、ジャンパーの右裾が本件ローラと錨索との間に巻き込まれたのではないかと本事故後に思った。</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、窒息死の疑いであった。</p> <p>本船は、伊万里港を出港後、今福港の海岸で、船長がジャンパーの右裾を本件ローラと錨索との間に巻き込まれた状態で乗り揚げているところを発見されたことから、伊万里湾で揚錨作業中、船長が、本件ローラの船尾側から本件ローラ越しに前傾姿勢をとって本件スイッチを押そうとした際、ジャンパーの右裾が本件ローラと錨索との間に巻き込まれ、窒息して死亡したものと考えられる。</p> <p>船長は、ジャンパーの右裾が本件ローラと錨索との間に巻き込まれた後、どのような体勢で窒息して死亡したかについては明らかにすることができなかった。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が伊万里湾で揚錨作業中、船長が、本件ローラの船尾側から本件ローラ越しに前傾姿勢をとって本件スイッチを押そうとした際、ジャンパーの右裾が本件ローラと錨索との間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"> ・船長は、揚錨作業時、揚錨用ローラのスイッチを操作する際は、裾や袖口を締め付けた衣服を着用し、同ローラに巻き込まれないよう注意すること。

- | | |
|--|---|
| | <ul style="list-style-type: none">・ 船長は、揚錨作業時、揚錨用ローラ越しにスイッチの操作を行わないなど操作位置に留意すること。 |
|--|---|

付図1 事故発生場所概略図

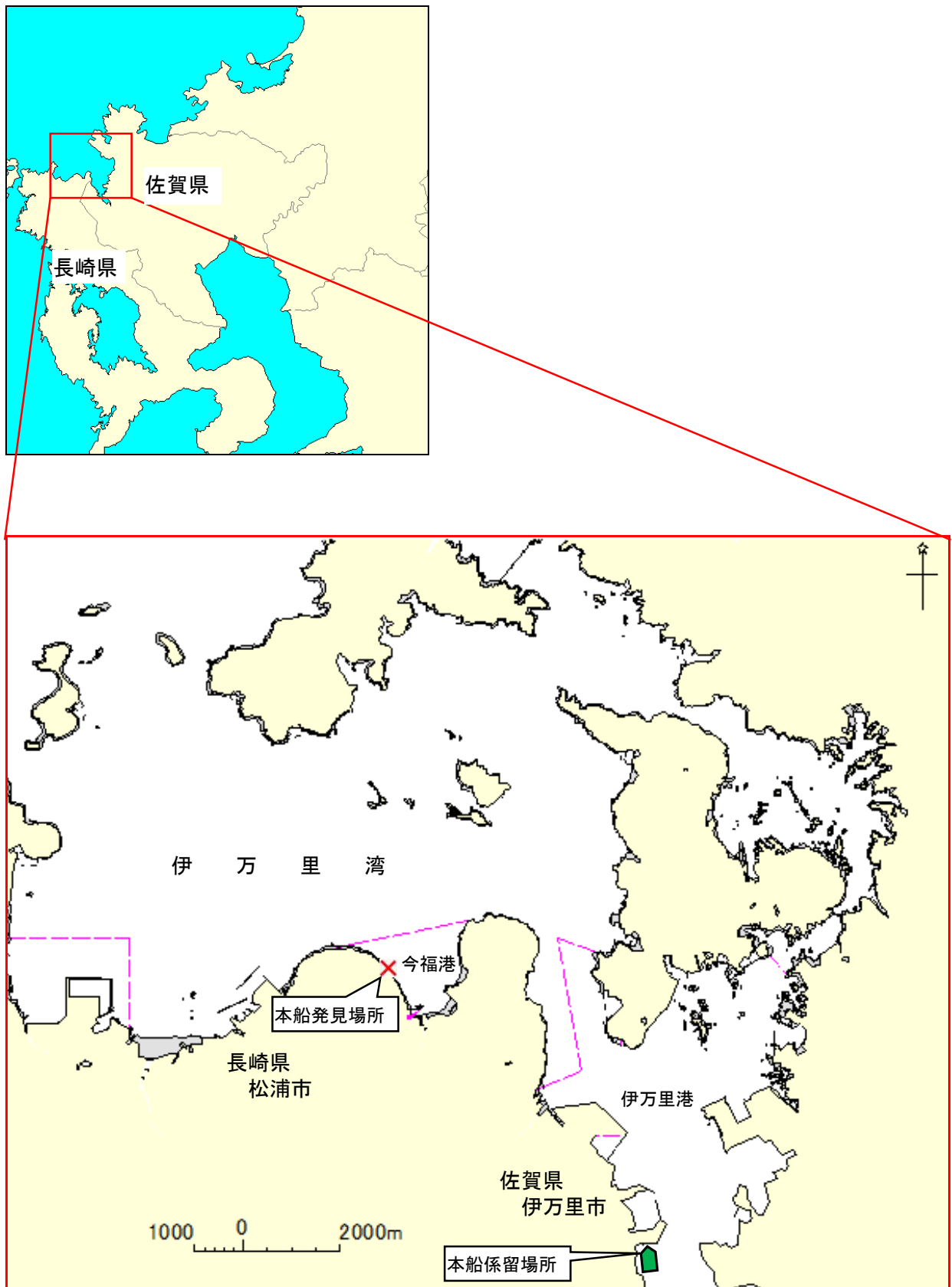


写真1 本船

