

船舶事故調査報告書

令和6年1月31日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委員 伊藤 裕 康（部会長）
委員 上野 道 雄
委員 岡本 満喜子

事故種類	乗組員死亡																
発生日時	不明（令和5年6月1日 11時00分ごろ～13時10分ごろの間） （医師による死亡推定時刻：11時30分ごろ）																
発生場所	不明（兵庫県淡路市 ^{かりや} 仮屋漁港（森地区）東南東方沖～同漁港（仮屋地区）南東方沖の間）																
事故の概要	漁船 ^{すみよし} 住吉丸は、操業中、船長が揚網ローラに巻き込まれて死亡した。																
事故調査の経過	令和5年6月7日、本事故の調査を担当する主管調査官（神戸事務所）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 住吉丸、4.4トン HG3-36431（漁船登録番号）、個人所有 11.36m (Lr) × 2.87m × 0.97m、FRP ディーゼル機関、288kW（動力漁船登録票による）、昭和63年12月20日																
乗組員等に関する情報	船長 56歳 二級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 昭和61年11月25日 免許証交付日 令和4年8月1日 （令和10年4月29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 曇り、視界 良好 郡家 ^{ぐんげ} 地域気象観測所（仮屋漁港の西南西方約7.7海里）における令和5年6月1日の風速等の観測値は、次のとおりであった。 <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th rowspan="2">時刻 (時:分)</th> <th rowspan="2">気温 (°C)</th> <th colspan="2">平均</th> <th colspan="2">最大瞬間</th> </tr> <tr> <th>風速 (m/s)</th> <th>風向</th> <th>風速 (m/s)</th> <th>風向</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>11:00</td> <td>22.4</td> <td>2.6</td> <td>南南東</td> <td>4.5</td> <td>南南東</td> </tr> </tbody> </table>	時刻 (時:分)	気温 (°C)	平均		最大瞬間		風速 (m/s)	風向	風速 (m/s)	風向	11:00	22.4	2.6	南南東	4.5	南南東
時刻 (時:分)	気温 (°C)			平均		最大瞬間											
		風速 (m/s)	風向	風速 (m/s)	風向												
11:00	22.4	2.6	南南東	4.5	南南東												

	<table border="1"> <tr> <td>11:30</td> <td>21.7</td> <td>2.7</td> <td>南東</td> <td>4.3</td> <td>南東</td> </tr> <tr> <td>12:00</td> <td>22.5</td> <td>2.2</td> <td>南東</td> <td>3.8</td> <td>南東</td> </tr> <tr> <td>12:30</td> <td>24.2</td> <td>4.2</td> <td>南南東</td> <td>6.7</td> <td>南東</td> </tr> <tr> <td>13:00</td> <td>23.1</td> <td>3.8</td> <td>南南東</td> <td>8.1</td> <td>南東</td> </tr> <tr> <td>13:30</td> <td>23.4</td> <td>4.5</td> <td>南南東</td> <td>8.7</td> <td>南南東</td> </tr> </table> <p>海象：海上 平穏、干潮時刻 11時24分（仮屋）</p>	11:30	21.7	2.7	南東	4.3	南東	12:00	22.5	2.2	南東	3.8	南東	12:30	24.2	4.2	南南東	6.7	南東	13:00	23.1	3.8	南南東	8.1	南東	13:30	23.4	4.5	南南東	8.7	南南東
11:30	21.7	2.7	南東	4.3	南東																										
12:00	22.5	2.2	南東	3.8	南東																										
12:30	24.2	4.2	南南東	6.7	南東																										
13:00	23.1	3.8	南南東	8.1	南東																										
13:30	23.4	4.5	南南東	8.7	南南東																										
事故の経過	<p>本船は、令和5年6月1日04時30分ごろ自宅を出た船長が1人で乗り組み、きす流し網漁の目的で仮屋漁港（森地区）の船だまりを出航した。</p> <p>本船と同じ漁業協同組合に所属する僚船の船長は、11時00分ごろ、仮屋漁港（森地区）へ帰航中、同漁港の東南東方沖で船首を北方に向けて操業中の本船及び本船の後部甲板で作業をしていた船長を目撃した。</p> <p>本船と同じ漁業協同組合に所属する船長の親族ほか3人の組合員は、漁獲物の競りが終わっても本船が帰港しなかったので不審に思い、本船の所在を確認しようと僚船に乗って出航したところ、13時10分ごろ、仮屋漁港（仮屋地区）の南東方約200m沖で漂泊している本船を発見し、本船に接舷した。</p> <p>船長の親族は、組合員1人と本船に移乗し、操舵室後方に設置された揚網ローラ（以下「本件ローラ」という。）の下で頭部を船尾方に向けて仰向けに倒れている船長を発見し、声を掛けても応答がなかったため漁業協同組合の担当者に携帯電話で救急車の手配を依頼し、本船を操船して13時20分ごろ仮屋漁港（森地区）に入航した。</p> <p>船長は、救急隊員によって13時52分ごろ社会死（医師の診断を仰ぐまでもなく、身体の状態から誰が見ても判断できる死）と判断され、医師による司法解剖の結果、死因が短時間での頸椎骨折による頸髄損傷、死亡推定時刻が11時30分ごろと検案された。</p> <p>（付図1 事故発生場所概略図、写真6 本船、写真7 本船（左舷側面） 参照）</p>																														
その他の事項	<p>本件ローラは、長さ約1.2m、幅約2mの台座の上に外径約1.2mのドラムが配置されており、主機により駆動される油圧ポンプで作動し、本件ローラの右舷側に設置された油圧操作バルブを約70cmのステンレス製操作レバーで押し引きして操作するもので、緊急停止装置は装備されていなかった。（図1、写真1～3参照）</p>																														

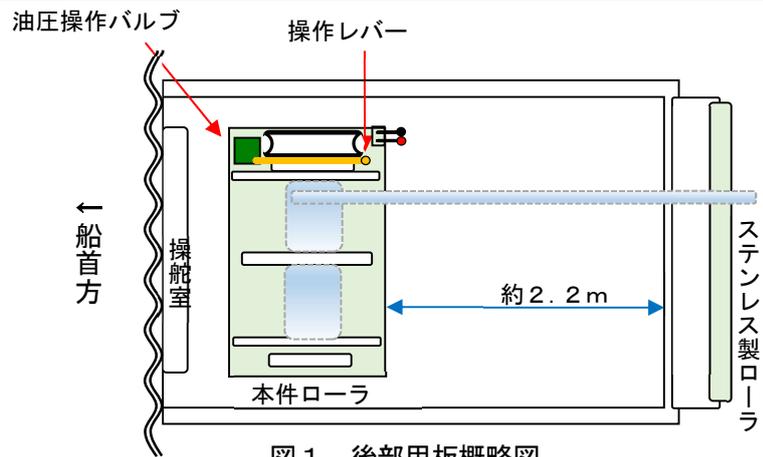


図1 後部甲板概略図



写真1 本件ローラの設置状況



写真2 操作レバー



写真3 油圧操作バルブ

本船が行っていたきす流し網漁は、沈子の付いた高さ約60cm、長さ約200mの身網の両端に、直径約60cmの発砲スチロール製の浮子を取り付けた流し網2統を交互に使用して操業するものであった。また、流し網を投入して一定時間経過後、主機を中立運転とし、海中から船尾のステンレス製ローラ上を経て引き揚げた流し網を本件ローラで巻き揚げながら、船長が後部甲板で身網の網目に刺さったきすを漁獲するものであった。(図1～図3、写真4、写真5参照)

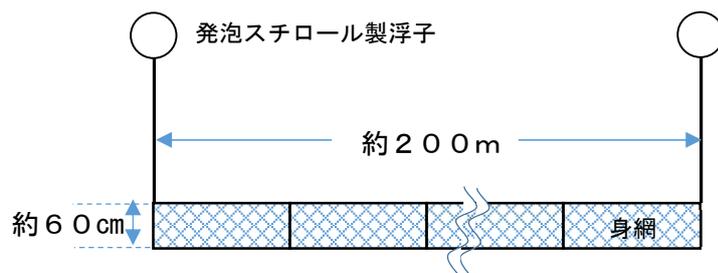


図2 きす流し網漁の漁具イメージ図



写真4 身網の高さ



写真5 身網の網目

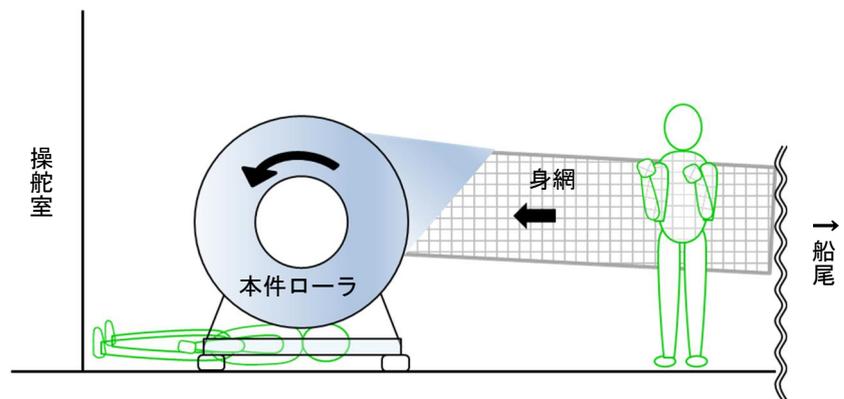


図3 漁獲作業（イメージ）及び発見時の状況

本船は、発見時、主機が停止しており、主機操作レバーのスロットルレバーが低速域、同クラッチレバーが中立の位置にあった。また、本件ローラは、流し網を全て巻き取って、同網の末端に取り付けられた発砲スチロール製の浮子が本件ローラに巻かれた流し網と台座との間に挟まり停まっていた。

船長は、発見時、着用していたカッパの下衣及びジャージのズボンがいずれも脱げていて、ジャージのズボンは、腰ひもが身網に絡んだ状態で、身網と共に本件ローラのドラムに巻き取られていた。

船長の親族は、船長が、ジャージのズボンの腰ひもがカッパの下衣から露出した状態で揚網作業を行い、同ひもが揚網中の身網の網目に絡まり、身網と共に本件ローラに巻き込まれて頭部を打ったのかもしれないと本事故後に思った。

船長の家族は、本事故発生前、船長の健康状態に特段の不調は認めていなかった。

運輸安全委員会ダイジェスト第33号（令和元年8月発行）^{*1}には、平成25年から令和元年8月までに調査報告書で公表された巻き

^{*1} 運輸安全委員会ダイジェスト第33号「漁船の安全運航のために ～漁労中の揚網機等への巻き込まれ事故防止～」

https://www.mlit.go.jp/jtsb/bunseki-kankoubutu/jtsbdigests/pdf/jtsbdi-No33_all.pdf

	<p>込まれ事故の約7割が、漁具等の揚収中に発生していると記載されている。</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 不明 不明</p> <p>船長の死因は、頸椎骨折による頸髄損傷であった。</p> <p>船長は、11時00分ごろ仮屋漁港（森地区）の東南東方沖で本船の後部甲板で作業をしているところを僚船の船長に目撃された後、13時10分ごろ仮屋漁港（仮屋地区）の南東方沖で本船が発見されたことから、この間において、本件ローラに巻き込まれたものと考えられる。</p> <p>船長は、ジャージのズボンが、身網の網目に腰ひもが絡んだ状態で身網と共に本件ローラに巻き取られた状態で発見されたことから、後部甲板で同ひもをカッパの下衣から露出した状態で揚網作業を行っていた際、同ひもが身網の網目に絡まり、身網と共に本件ローラに巻き込まれて頭部を打つなどして死亡した可能性が考えられるが、目撃者がおらず、発生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、本船が仮屋漁港東方沖において揚網作業中、船長が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"> ・ 小型漁船の乗組員は、揚網ローラを使用して揚網作業を行う際、網等に絡まるおそれのあるひもや細い帯が露出しないよう、カッパなどの作業衣を正しく身に着けること。 ・ 揚網ローラを装備する小型漁船の所有者は、ローラの緊急停止装置等を導入することが望ましい。

付図1 事故発生場所概略図

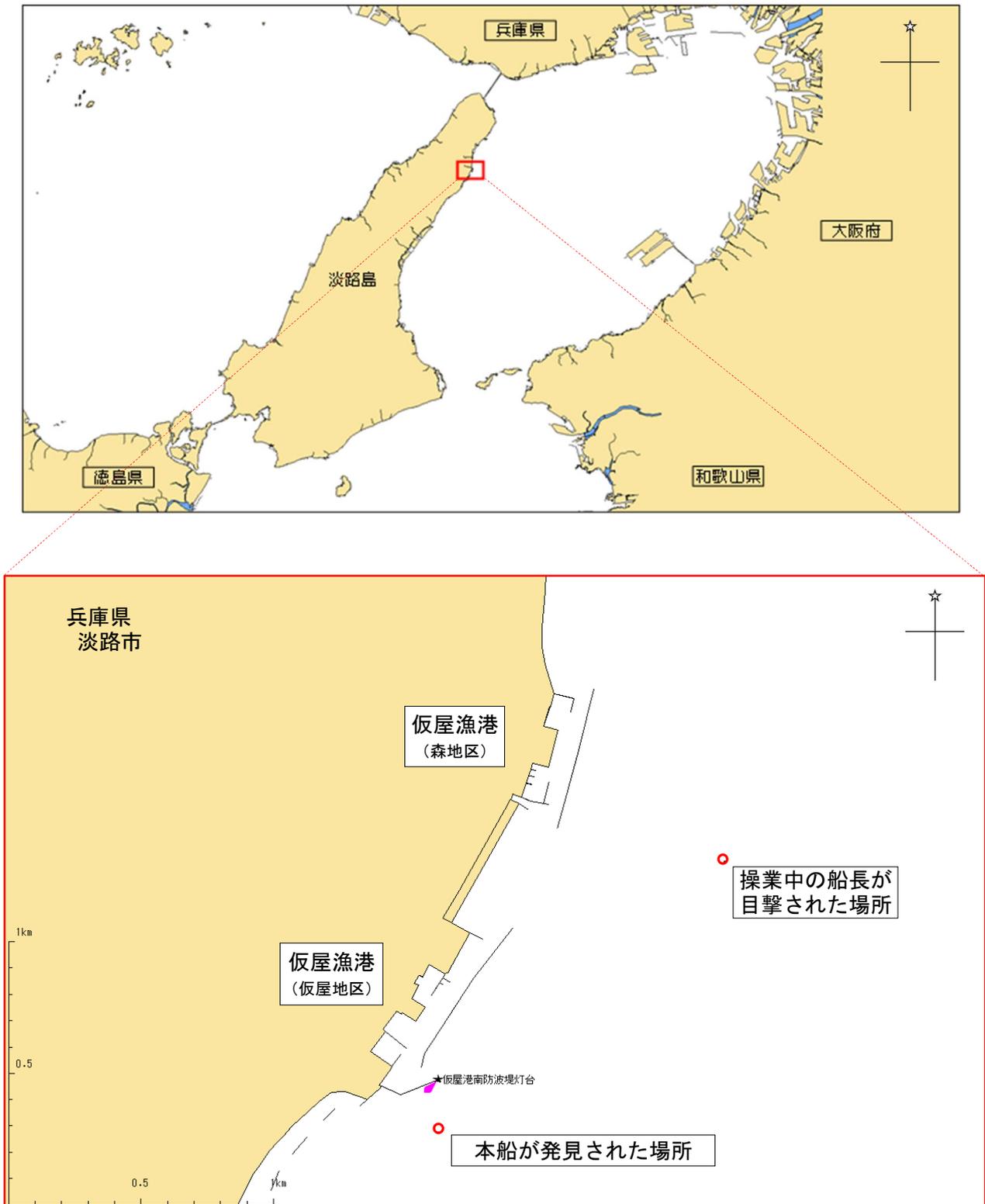


写真6 本船



写真7 本船（左舷側面）

