

船舶事故調査報告書

令和6年1月31日

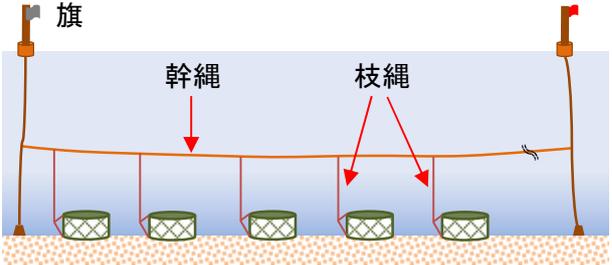
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

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3月14日 07時00分ごろ以降のいかかご漁を開始した時刻～20時20分ごろの間）
発生場所	不明（熊本県水俣市丸島漁港～同市和田岬北西方沖の間）
事故の概要	漁船第六進幸丸は、船長が巻揚機（ポールローラ）に挟まれて死亡した。
事故調査の経過	令和5年3月20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 第六進幸丸、2.6トン KM3-46626（漁船登録番号）、個人所有 9.18m（Lr）×2.14m×0.74m、FRP ディーゼル機関、90kW、昭和61年1月15日
乗組員等に関する情報	船長 58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 平成7年6月22日 免許証交付日 令和元年6月26日 （令和7年6月21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 南南東～西北西～西、風力 1～3、視界良好 海象：波高 約0.3m、潮汐 06時22分ごろ低潮時、12時01分ごろ高潮時（水俣）
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、令和5年3月14日06時50分ごろ自宅を出た後、いかかご漁の目的で、07時00分ごろ丸島漁港の定係地を出航した。 船長と同じ漁業協同組合に所属する組合員（以下「組合員」という。）は、09時30分ごろ、和田岬にある公園を散歩しながら海を見ていたところ、船首を北西方に向けていかかご漁の作業を行っている本船を認めた。

	<p>組合員は、しばらく本船の様子を見ていたところ、本船上に船長を認めず、また、本船が停船したままの状態であったことに疑問を感じたが、操業の妨げになってはいけないと考えて船長の携帯電話に連絡することを控えた。</p> <p>船長の家族は、ふだん、15～17時ごろには帰宅していた船長が、19時ごろになっても帰宅せず、船長の携帯電話に連絡しても応答しなかったので、心配して118番通報した。</p> <p>船長の家族は、近所に住む漁師に本船の搜索を依頼することを海上保安官から勧められて、別の組合員（以下「搜索協力者」という。）に本船の搜索を依頼した。</p> <p>搜索協力者は、近所に住む2人と共に自身の所有する漁船で、沿岸を搜索し、20時20分ごろ和田岬北西方沖で船首を南西方に向けて漂泊していた本船を発見した。</p> <p>搜索協力者は、本船に接近したところ、本船の船首甲板左舷側に設置された巻揚機のローラ（以下「本件ローラ」という。）にカップの両袖を挟まれた状態の船長を認め、船長に声を掛けたが応答はなかったため、船長の家族に連絡するとともに、海上保安庁に通報し、救援を待った。</p> <p>船長は、巡視艇によって熊本県八代市八代港^{やつしろ}まで運ばれた後、搬送された病院で、医師により^{いけい}縊頸*1による窒息と検案された。</p> <p>（付図1 事故発生場所概略図 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長は、本事故発生の約10年前からいかがご漁に従事しており、水俣市の湯の^{いけい}島から^{こいじ}恋路島周辺を主な漁場としていた。</p> <p>いかがご漁は、いかの産卵時期に合わせて漁場となる海底に、枝縄を介して幹縄に^{つな}繋がれたいかがごを沈め、数日おきにいかがごを引き揚げて中に入っているいかを捕獲する漁業で、幹縄の両端には目印となる旗の付いた浮きが付けられている。（写真1、図1参照）</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div data-bbox="539 1491 788 1675">  </div> <div data-bbox="810 1417 1422 1682">  </div> </div> <p>写真1 いかがご 図1 いかがご漁のイメージ</p> <p>本件ローラは、油圧駆動式で、回転部は2つの球形のゴム製回転体からなっており、操作レバーを、中立の位置から、船首側に倒すと回転部が外回りに回転して巻揚げ側に、船尾側に倒すと同部が内回りに</p>

*1 ^{けい}頸部を圧迫して頸部の動脈を閉塞し、脳に急性貧血を起こさせること。

回転して繰出し側になり、倒す角度を大きくすると、回転速度が速くなるものであった。

また、本件ローラは、手動による非常停止装置が備えられていない機種であったが、過負荷になると自動停止するようになっていたほか、操作レバーは、鉄パイプにボルト留めされており、同鉄パイプを船首尾方向に動かすことにより同レバーを操作できるようになっていた。

(写真2、写真3 参照)



写真2 本件ローラ周辺の状況



写真3 本件ローラの操作レバー

船長は、ふだん、いかかごを引き揚げる際、幹繩を本件ローラの二つの回転体の間に挟み込んで巻き揚げていた。

船長は、本船が発見された際、左舷方を向いた中腰の姿勢で、停止した状態の本件ローラにカップの両袖が挟まれており、船長の足下にはいかかごの幹繩があったが、頸部に幹繩は絡まっていなかった。

(写真4 参照)

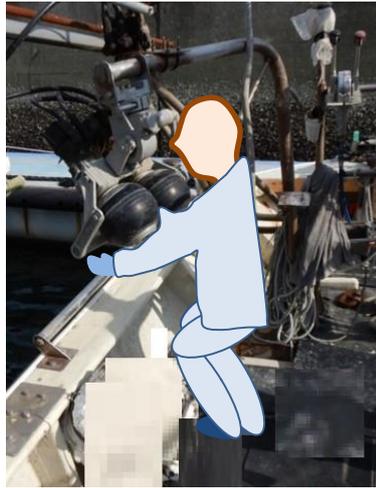


写真4 発見時の船長のイメージ

本船は、発見された際、本件ローラの操作レバーが巻揚げの位置に、また、船首部に備えられた主機のクラッチレバーが中立の位置になっていたほか、旗が付いた浮きが船首甲板にあり、いけすには漁獲物のいかが数匹入っていた。

船長は、ゴム手袋、長靴、カッパの上下及び救命胴衣を着用していた。

船長が着用していたカッパの上着は、素材として塩化ビニール及びポリエステルが使用され、「破れにくい強いカッパ」と宣伝されている製品で、本事故発生後、袖部を含めて破れや明確な伸びが認められなかった。

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

不明
あり
不明

船長の死因は、縊頸による窒息であった。

本船は、07時00分ごろ丸島漁港の定係地を出航した後、20時20分ごろ和田岬北西方沖で、本件ローラに船長が着用しているカッパの両袖が挟まれた状態で発見されたことから、この間において、船長のカッパの両袖が回転する本件ローラに挟まれたものと考えられる。

船長は、次のことから、和田岬北西方沖の漁場で、仕掛けていたいかご漁のかごを引き揚げるなどの目的で巻揚機を作動させた際、巻揚機にカッパの両袖を挟まれた可能性があると考えられる。

- (1) 操作レバーが巻揚げの位置となっていたこと。
- (2) 船長の足下に幹縄があったこと。
- (3) いけすに漁獲物のいかがあったこと。

本件ローラは、船長が着用していたカッパの両袖が挟まれたことから、過負荷となって停止した可能性があると考えられる。

	<p>船長は、カッパの両袖を巻揚機に挟まれた状態で縊死していたことから、船長が着用していたカッパが船長の頸部を圧迫して死亡に至った可能性があると考えられるが、目撃者がおらず、船長のカッパの両袖が本件ローラに挟まれるに至った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、本船が、丸島漁港の定係地を出発した後、いかかご漁を行っている間に、船長が着用しているカッパの両袖が巻揚機に挟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"> ・ 巻揚機に接近して作業をする者は、着衣等が巻揚機に挟まれないよう巻揚機を停止して作業を行うこと。

付図1 事故発生場所概略図

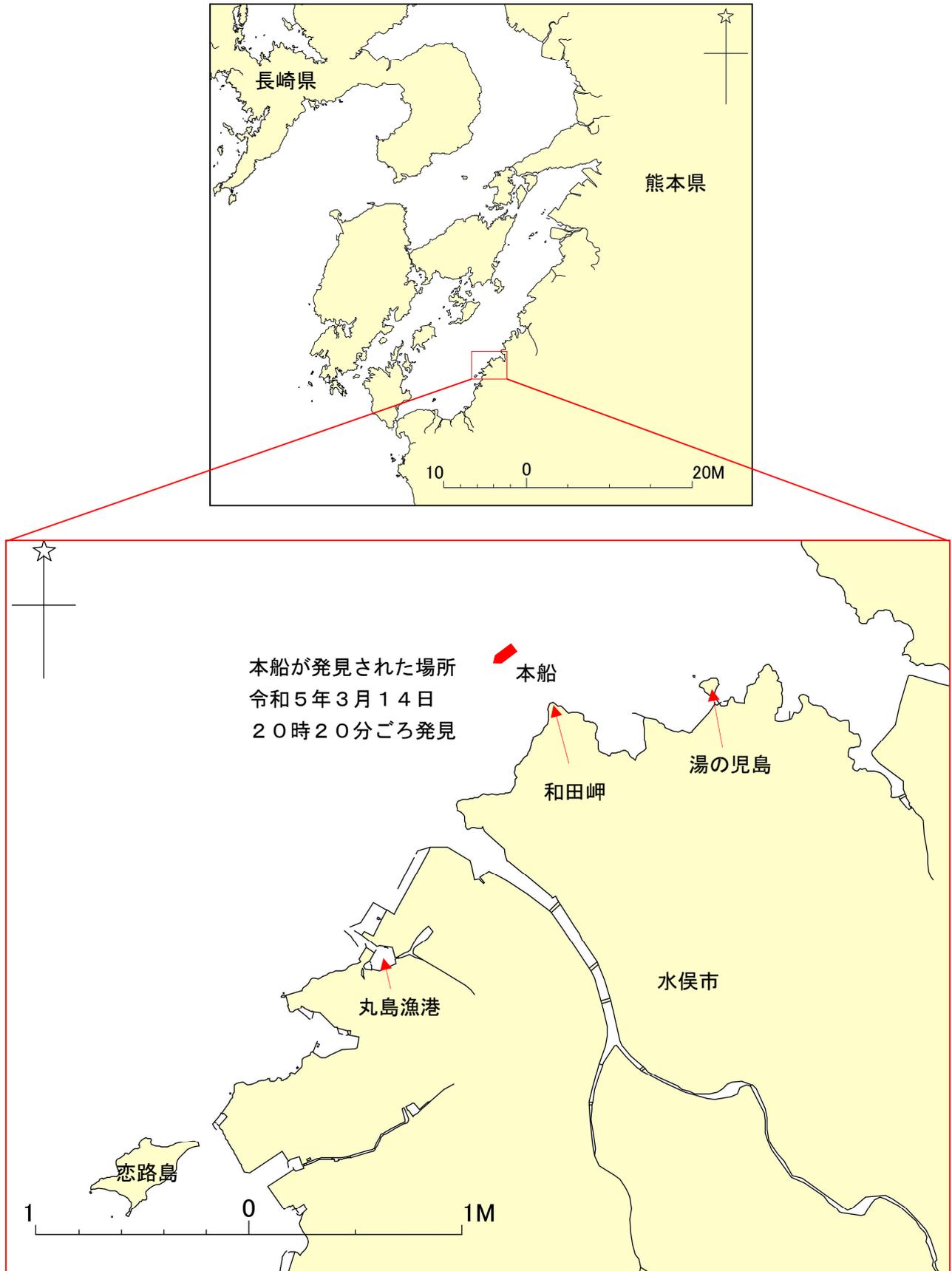


写真5 本船

