

船舶事故調査報告書

平成27年7月9日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委員 庄司邦昭（部会長）

委員 小須田 敏

委員 根本美奈

事故種類	乗組員死亡
発生日時	不明（平成26年2月1日 08時ごろ以降08時30分ごろまでの間～18時34分ごろの間）
発生場所	不明（福井県高浜町今戸鼻 ^{いまどのほな} 付近海域）
事故調査の経過	<p>平成26年2月3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。</p> <p>原因関係者としての船長からの意見聴取は、本人が本事故で死亡したため、行わなかった。</p>
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	<p>漁船 ^{わかよし}若吉丸、4.02トン</p> <p>FK3-9129（漁船登録番号）、個人所有</p> <p>10.83m (Lr) × 2.39m × 0.71m、FRP</p> <p>ディーゼル機関、198.60kW、昭和57年5月1日</p> <p>第251-9331号（船舶検査済票の番号）</p>
乗組員等に関する情報	<p>船長 男性 62歳</p> <p>二級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定</p> <p>免許登録日 昭和51年4月2日</p> <p>免許証交付日 平成20年12月8日</p> <p>（平成26年9月28日まで有効）</p>
死傷者等	死亡 1人（船長）
損傷	不明（船首部が脱落し、沈没した状態で発見された。その後、引き揚げられ、左舷船尾外板に破口、船底の船尾部に破口を伴う亀裂及び全般にわたって擦過傷、舵板に曲損等が生じていた。）
事故の経過	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、今戸鼻北方沖に刺し網を設置するため、高浜漁港を出港した。</p> <p>僚船（以下「A船」という。）の船長（以下「船長A」という。）は、高浜漁港へ帰港中の平成26年2月1日08時ごろ～08時30分ごろ、同漁港北方沖800m付近で本船とすれ違った。</p> <p>船長の親族は、操業を終え、12時30分ごろ高浜漁港に帰って来たところ、ふだんであれば、帰港している船長が帰って来ていないので、船長の携帯電話へ発信したものの、つながらず、13時ごろ高浜漁港を出港し、船長の操業場所付近へ行ったが、本船が見当たらなかったため、所属する漁業協同組合（以下「本件漁協」という。）に連絡</p>

した。

本件漁協の職員は、14時15分ごろ海上保安庁に船長が帰って来ない旨の通報を行った。

船長の親族は、範囲を広げて捜索を行ったところ、海面に油が浮いていること及び漂流物を発見し、応援に来た僚船とその近辺を捜索した。

海上保安庁は、巡視船艇等を出動させて本船の捜索に当たり、今戸鼻西南西方沖の海面に油膜を認め、18時34分ごろ水深約7.5mの海底に沈んでいる本船を発見した。なお、本船は、船首部分が脱落していた。

海上保安庁は、2日、本船が沈没していた場所の南方130m付近の陸岸（音海断崖）の岩場において、本船の船名が書かれた船首外板のほか、多数の船首部材を発見し、岩に擦過痕及び塗料が付着していることを認めた。

本船は、本件漁協が依頼した業者によって引き揚げられ、台船に乗せられて2日16時40分ごろ高浜漁港に到着し、陸揚げされた。

海上保安庁は、3日の日没をもって船長の専従捜索を終了し、船長は、行方不明となっていたが、後日失踪宣告の裁判が確定して除籍された。

（付図1 事故発生経過概略図、付図2 本船の乗揚及び沈没場所概略図、写真1 引揚げ時の状況、写真2 船首部材を並べた様子（1）、写真3 船首部材を並べた様子（2） 参照）

気象・海象

(1) 気象

気象庁（小浜地域気象観測所）の本事故当日の観測値（天気のみ敦賀特別地域気象観測所の観測値である。）

時刻 (時:分)	気温 (°C)	平均		最大瞬間		天気
		風速 (m/s)	風向	風速 (m/s)	風向	
08:00	0.9	2.3	南南東	3.3	南南東	晴れ
08:30	2.0	2.1	南南東	3.1	南南東	—
09:00	3.0	1.4	東南東	2.7	南東	晴れ
09:30	5.3	1.3	南南東	2.4	南南東	—
10:00	9.3	4.4	東南東	7.2	東南東	晴れ
10:30	10.3	6.4	東南東	8.7	東南東	—
11:00	10.9	6.2	東南東	8.1	東南東	晴れ
11:30	11.6	7.0	東南東	8.2	東南東	—
12:00	12.4	7.0	東南東	9.6	東南東	晴れ

※天気は、毎時のみ掲載されている。

(2) 海象

気象庁の沿岸代表点「若狭湾」（今戸鼻から北北東方沖12.3海里付近）における本事故当日09時の波浪観測値は、波高

	<p>1.5 m、周期9秒及び波向北であった。</p> <p>(3) 漁業者の観測</p> <p>船長Aによれば、本事故当日は、南東風が吹いていたものの、強くはなく、波高約1.0mの北からのうねりがあった。</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長Aは、本船とすれ違ったとき、船長が、操縦台の所で立って操船を行い、薄緑色の合羽の上下を着ていることを認めたが、救命胴衣を着ているようには見えなかった。また、船長の親族によれば、船長は、ふだんから救命胴衣を着用していなかった。</p> <p>本船は、引揚げ時、次のとおりであった。</p> <p>(1) 機関操縦レバー</p> <p>クラッチレバーが前進側、スロットルレバーが7目盛りあるうちのL（ロー）から2番目の位置であった。（写真4参照）</p>  <p>写真4 機関操縦レバー</p> <p>(2) 操舵装置制御盤、遠隔操縦装置（操舵リモコン）及び舵板</p> <p>操舵装置制御盤の操舵切替つまみが「遠隔」及び操舵リモコンが「中立（0）」の位置であった。また、舵は、左舵の状態となっており、舵板の下部が曲がっていた。（写真5～7参照）</p>  <p>写真5 操舵装置制御盤</p>  <p>写真6 操舵リモコン</p>



写真7 引揚げ時の舵板の状況

本船の船首部が脱落した付近の外板には、他船と衝突した痕跡はなかった。

今戸鼻北方沖約400～600mの海中には、刺し網が東西に2か所設置されており、東側の刺し網は直線状で、西側の刺し網は直線状ではなく、円形の状態であったことを僚船が発見した。

船長が行っていた刺し網漁は、1枚当たり縦約3～4m及び横約38～39mの網を6～7枚横につなげて使用し、海に沈めてある^{おも}重りに刺し網の端から出した網につないだのち、微速で前進して東へ向かい、直進しながら船尾から刺し網を投入していき、刺し網の他端に重り及び標識（旗が付いた浮き）をつないで順に投入するものであり、刺し網は、直線状に設置されるものであった。

船長Aは、船長が刺し網を投入する際の様子を見たことがなかった。

船長は、体の不調を訴えておらず、持病もなく、服用している薬もなかった。

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

不明

不明

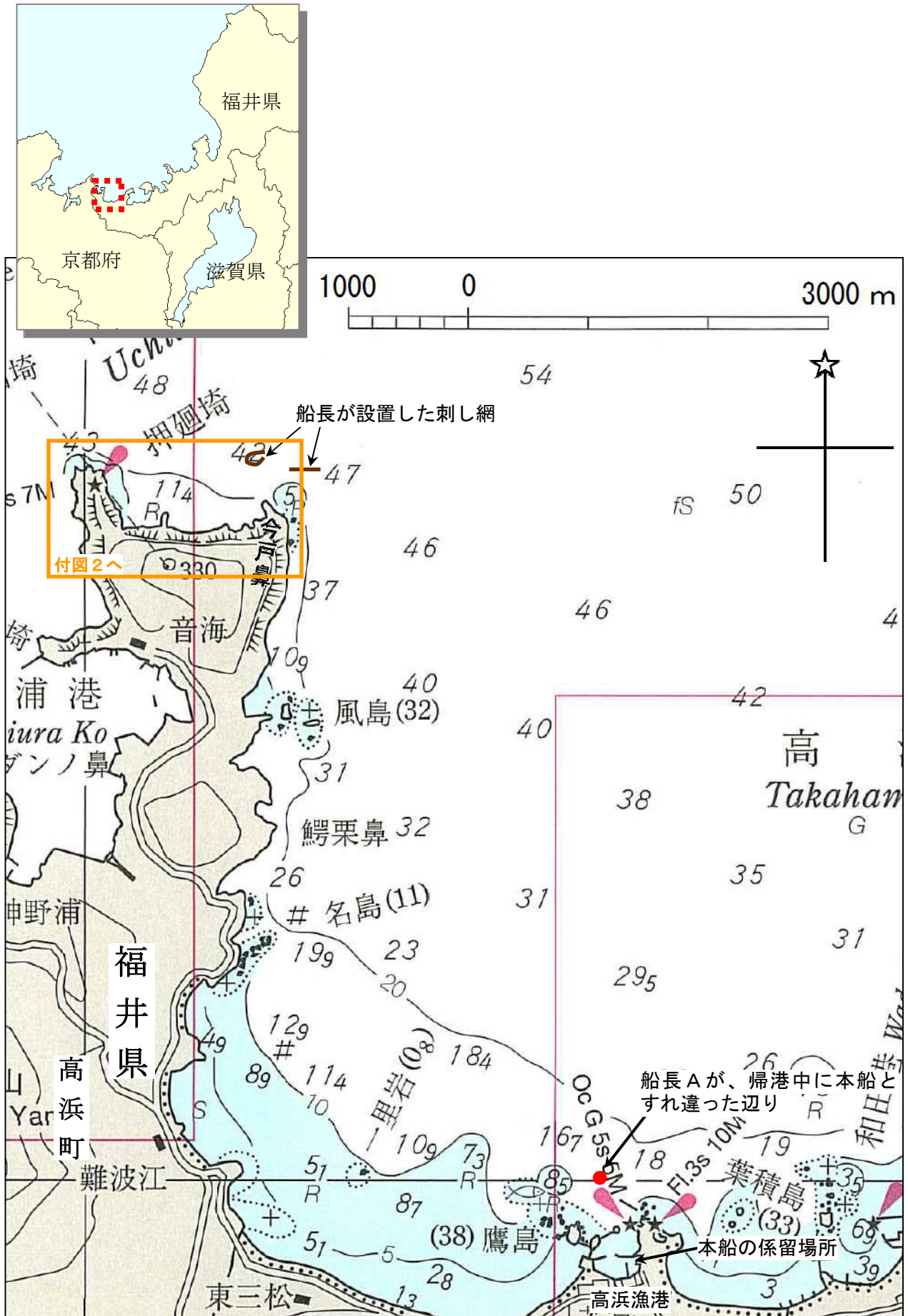
船長は、行方不明となった。

本船は、08時ごろから08時30分ごろまでの間にA船に目撃され、18時34分ごろ沈没している状態で発見され、船長が行方不明になったことから、この間において、船長が落水した可能性があると考えられるが、落水した状況を明らかにすることはできなかった。

船長は、本船の機関操縦レバーが微速力前進、操舵装置制御盤が遠隔及び操舵リモコンが中立の位置であったこと、また、今戸鼻北方沖約400～600mに設置されていた2か所の刺し網のうち、東側の刺し網が直線状で、西側の刺し網が直線状に伸びておらず、円形の状

	<p>態で発見されたことから、西側の刺し網を投入中に落水した可能性があると考えられる。</p> <p>本船は、今戸鼻西南西方の音海断崖の岩場に多数の船首部材並びに岩に擦過痕及び塗料が付着していることが発見されたことから、同岩場に乗リ揚げて船首部分が脱落し、その後、北方沖130m付近に移動して沈没したのと考えられるが、本船が音海断崖の岩場に到達した経緯を明らかにすることはできなかった。</p> <p>今戸鼻周辺海域には、本事故当日、波高約1.0mの北方からのうねりが発生していたのと考えられるが、同うねりが本事故の発生に関与したかどうか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、今戸鼻北方沖で刺し網を投入中、船長が落水したことにより発生した可能性があると考えられる。</p>
参考	<p>今後の同種事故等による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"> ・救命胴衣等の着用を徹底するとともに、適切な着用を心掛けること。

付図1 事故発生経過概略図



付図2 本船の乗揚及び沈没場所概略図

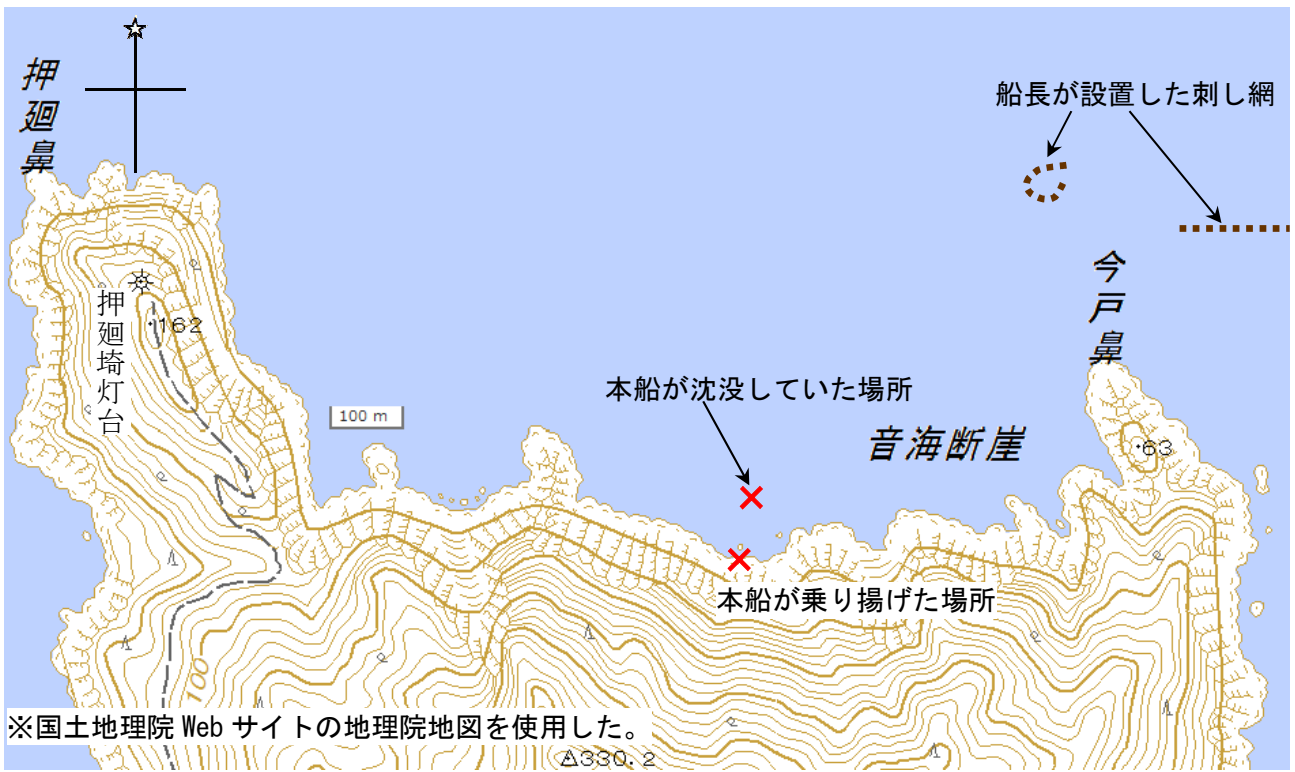


写真1 引揚げ時の状況



写真2 船首部材を並べた様子 (1)



写真3 船首部材を並べた様子 (2)



※船首部材には、船名が表示されているが、本写真を掲載するに当たって船名を伏せる加工を行った。