

船舶事故調査報告書

平成30年7月25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	乗組員行方不明
発生日時	不明（平成29年5月13日 10時00分ごろ～14日 01時11分ごろの間）
発生場所	不明（長崎県長崎市神ノ浦港～同市野母埼南南西方沖22海里（M）付近の間）
事故の概要	漁船 ^{かつえ} 克江丸は、無人で漂流しているところを発見され、船長が行方不明となった。
事故調査の経過	平成29年5月15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、本人が本事故で行方不明のため、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 克江丸、4.4トン NS3-503485（漁船登録番号）、個人所有 10.82m（Lr）×2.85m×0.87m、FRP ディーゼル機関、174kW（動力漁船登録票による）、昭和62年12月1日
乗組員等に関する情報	船長 男性 76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57年10月28日 免許証交付日 平成25年8月8日 （平成30年10月20日まで有効）
死傷者等	行方不明 1人（船長）
損傷	なし
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北西～北東、風速 約7～8m/s 海象：うねり 波向南、波高約2m、水温 約18℃
事故の経過	本船は、船長が、1人で乗り組み、いせえび刺し網漁の目的で、平成29年5月13日10時00分ごろ船長の家族に携帯電話で今から網入れに行くご連絡し、長崎市 ^{はこ} 母子島南東方沖の漁場へ向けて神ノ浦港を出港した。 船長の家族は、いつもの時間が過ぎても、網入れを終えて漁場を出発する際に掛かって来る船長からの電話がなかったので、10時40分ごろ船長の携帯電話を呼び出したところ応答がなかった。

	<p>船長の家族は、帰宅するはずの11時00分ごろになっても船長からの電話がないので心配になり、神ノ浦港付近から母子島周辺を見渡したが、本船が見えなかったため、僚船の船長に同島周辺の搜索を依頼した。</p> <p>僚船の船長は、神ノ浦港を出港して母子島周辺を探したが、本船が見当たらなかったため同港に戻った。</p> <p>本船が所属する漁業協同組合の担当者は、同組合の職員から本船が行方不明で、船長とも連絡が取れない旨の連絡を受け、17時20分ごろ海上保安部に通報した。</p> <p>本船は、14日01時11分ごろ野母崎南南西方沖2.2M付近において、無人で漂流しているところを搜索中の巡視船により発見され、海上保安官が操船するなどして長崎市長崎港に回航された。</p> <p>船長は、巡視船等及び僚船により搜索が行わ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 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長は、30年以上前から刺し網漁を行い、ふだん、前日に入れていた網を早朝に揚げに行き、港に戻って漁獲物を網から外した後、潮止まりの時刻に合わせて午前中に出港し、約30分かかる網入れをして港に戻るという操業を繰り返していた。</p> <p>船長は、いつも、出港時及び漁場を出発する際に、携帯電話で船長の家族に連絡していた。</p> <p>船長は、ふだん、後部甲板の左舷側に敷いたブルーシートの上に操舵用リモコンを置き、操舵室内のクラッチレバーに取り付けたステンレス製の棒を介して後部甲板でクラッチを操作しながら網入れを行い、網入れが終わると操舵用リモコンを片付け、ステンレス製の棒を取り外していた。</p> <p>本船は、発見された際、操舵用リモコンが後部甲板の左舷側に敷いたブルーシートの上に置かれ、ステンレス製の棒がクラッチレバーに取り付けられた状態で、舵が左に切られ、スロットルレバーが微速力の位置でクラッチレバーが前進に入っており、甲板上に網や漁獲物はなく、救命胴衣2着が操舵室内に置かれていた。</p> <p>本船の刺し網は、母子島南東方沖の漁場で、設置されている状態で発見された。</p> <p>本船には、他船と衝突したような痕跡はなかった。</p> <p>船長は、網入れの際、救命胴衣が網に引っ掛かり、引きずられて落水するおそれがあることから危険と考え、ふだんから救命胴衣を着用していなかった。</p> <p>船長は、ふだん、出漁の際、カッパのズボンを履き、ハイネックの長袖シャツと長靴を着用していた。</p> <p>船長は、特段の持病等がなかった。</p>

	<p>船長の携帯電話は、本船が発見された際、操舵室内の舵輪前方に置かれていた。</p> <p>(写真1 クラッチレバーに取り付けられたステンレス製の棒(再現) 参照)</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、行方不明となった。</p> <p>本船は、船長が、いせえび刺し網漁の目的で5月13日10時00分ごろ船長の家族に電話で連絡して神ノ浦港を出港した後、14日01時11分ごろ野母崎南南西方沖22M付近において、無人の本船が発見されたことから、この間において、船長が落水したものと考えられる。</p> <p>船長は、次のことから、母子島南東方沖の漁場で、網入れを始めてから網入れを終えて甲板上の片付けを始めるまでの間に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。</p> <p>(1) 母子島南東方沖の漁場に本船の刺し網が設置されていたこと。</p> <p>(2) 本船が発見された際、操舵用リモコンが後部甲板の左舷側に敷いたブルーシートの上に置かれ、ステンレス製の棒がクラッチレバーに取り付けられた状態で、クラッチレバーが前進に入っており、甲板上に網がなかったこと。</p> <p>(3) 船長は、ふだん、後部甲板の左舷側に敷いたブルーシートの上に操舵用リモコンを置き、操舵室内のクラッチレバーに取り付けたステンレス製の棒を介して後部甲板でクラッチを操作しながら網入れを行い、網入れが終わると操舵用リモコンを片付け、ステンレス製の棒を取り外していたこと。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、いせえび刺し網漁の目的で神ノ浦港を出港した後、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"> ・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。 ・防水型の携帯電話又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。

付図1 事故発生場所概略図



写真1 クラッチレバーに取り付けられたステンレス製の棒（再現）



クラッチレバー

ステンレス製の棒