

## 船舶事故調査報告書

令和元年 11月6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	不明（令和元年7月6日 14時58分ごろ～22時29分ごろの間）
発生場所	不明（福井県美浜町 <sup>じょう</sup> 城ヶ埼付近）
事故の概要	漁船 <sup>とみえ</sup> 富恵丸は、たこ籠 <sup>かご</sup> 漁を行う目的で出港したのち、船長が落水して溺死した。
事故調査の経過	令和元年7月8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 富恵丸、2.72トン FK3-8966（漁船登録番号）、個人所有 8.50m (Lr) × 2.25m × 0.65m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数35、昭和56年9月1日
乗組員等に関する情報	船長 男性 86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 昭和50年4月4日 免許証交付日 令和元年5月29日 (令和7年1月23日まで有効)
死傷者等	死亡 1人（船長）
損傷	左舷船首部に破口を伴う擦過傷（喫水線下）（全損）
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 北～北北東、風力 1～2、視界 良好 海象：波高 約0.5～1.0m、水温 約26℃ 日没時刻：19時15分ごろ
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、令和元年7月6日14時58分ごろ、たこ籠漁を行う目的で、美浜湾内の漁場に向けて福井県美浜町 <sup>すが</sup> 菅浜漁港を出港した。 船長の家族は、19時30分ごろ、日没時刻を過ぎても本船が帰港しないので心配になり、菅浜漁港付近で本船を捜したが見当たらず、20時00分ごろ、その旨を漁業協同組合（以下「本件漁協」という。）の担当者に連絡した。 本件漁協の担当者は、20時10分ごろ、本件漁協の組合員を招集

	<p>し、付近の海上及び海岸から本船の捜索を開始するとともに、海上保安庁に通報した。</p> <p>船長は、22時29分ごろ、海岸を捜索していた組合員により、菅浜漁港から西方約100mの城ヶ崎の海岸に意識のない状態で倒れているところを発見され、病院へ搬送されたが、死亡が確認され、溺死と検案された。</p> <p>本船は、13日09時00分ごろ、菅浜漁港から南西方約260mの海底で発見され、作業船によって引き揚げられた。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、写真1 城ヶ崎付近、写真2 本船参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>(1) 本船に関する情報</p> <p>本件漁協の担当者の口述及び現場調査によれば、次のとおりであった。</p> <p>① 本船は、菅浜漁港に設置された防犯カメラに、14時58分ごろ船長が1人で乗り組んだ状態で同漁港から出港する様子が記録されていた。</p> <p>② 菅浜漁港の西方150m付近の通称「ノコギリ岩」と称する水上岩（以下「ノコギリ岩」という。）には、本事故発生後の8日08時20分ごろ、本船の船底塗料と思われる赤色塗料の付着が本船を捜索していた組合員によって発見された。</p> <p>③ 引き揚げられた本船は、プロペラシャフトにロープ（直径約6mm）が巻き付いた状態で、推進器がシャフトを上下させるバーによってチルトアップされており、船内機のスロットルレバーは、中立の位置であった。（写真3参照）</p> <div data-bbox="630 1317 1279 1736" data-label="Image"> </div> <p>写真3 プロペラシャフトの状態</p> <p>④ 引き揚げられた本船は、船内に固型式救命胴衣が残されていた。</p> <p>(2) 船長に関する情報</p> <p>本件漁協の担当者の口述及び現場調査によれば、次のとおりであった。</p>

	<p>① 船長は、組合員によって発見時、救命胴衣を身に着けておらず、前記(1)①の出港時の映像においても救命胴衣を着用していなかった。</p> <p>② 船長は、携帯電話を携帯していなかった。</p>
<p><b>分析</b></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>船長の死因は、溺水であった。</p> <p>本船は、船長が1人で乗り組み、14時58分ごろ菅浜漁港を出港し、22時29分ごろ城ヶ崎の海岸に漂着しているところを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推定されるが、目撃者がおらず、その状況を明らかにすることができなかった。</p> <p>船長は、救命胴衣を着用していなかったものと考えられ、そのことが本事故の発生に関与した可能性があると考えられる。</p> <p>船長は、本船のプロペラシャフトにロープが巻き付いており、また、推進器がチルトアップされた状態であったことから、本事故発生前に同シャフトに巻き付いたロープを解こうとしていた可能性があると考えられるが、出港後のどの時点で作業をしたのかは明らかにすることができなかった。</p> <p>本船は、左舷船首部喫水線下に破口を伴う擦過傷を生じており、また、ノコギリ岩に本船の船底塗料と思われる赤色塗料が付着していたことから、本船がノコギリ岩に衝突し、船体に破口が生じ、その後、同破口から機関室等に浸水し、沈没に至った可能性があると考えられるが、衝突が、ロープを解こうとしていた時であるか、その前であるかを明らかにすることができなかった。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、本船が、菅浜漁港を出港した後、船長が落水して溺水したことにより発生したものと推定される。</p>
<p><b>再発防止策</b></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"> <li>・救命胴衣は、航海中、必ず着用すること。</li> <li>・防水型の携帯電話又は防水パックに入れた携帯電話を携帯し、非常時の連絡手段を確保しておくことが望ましい。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図

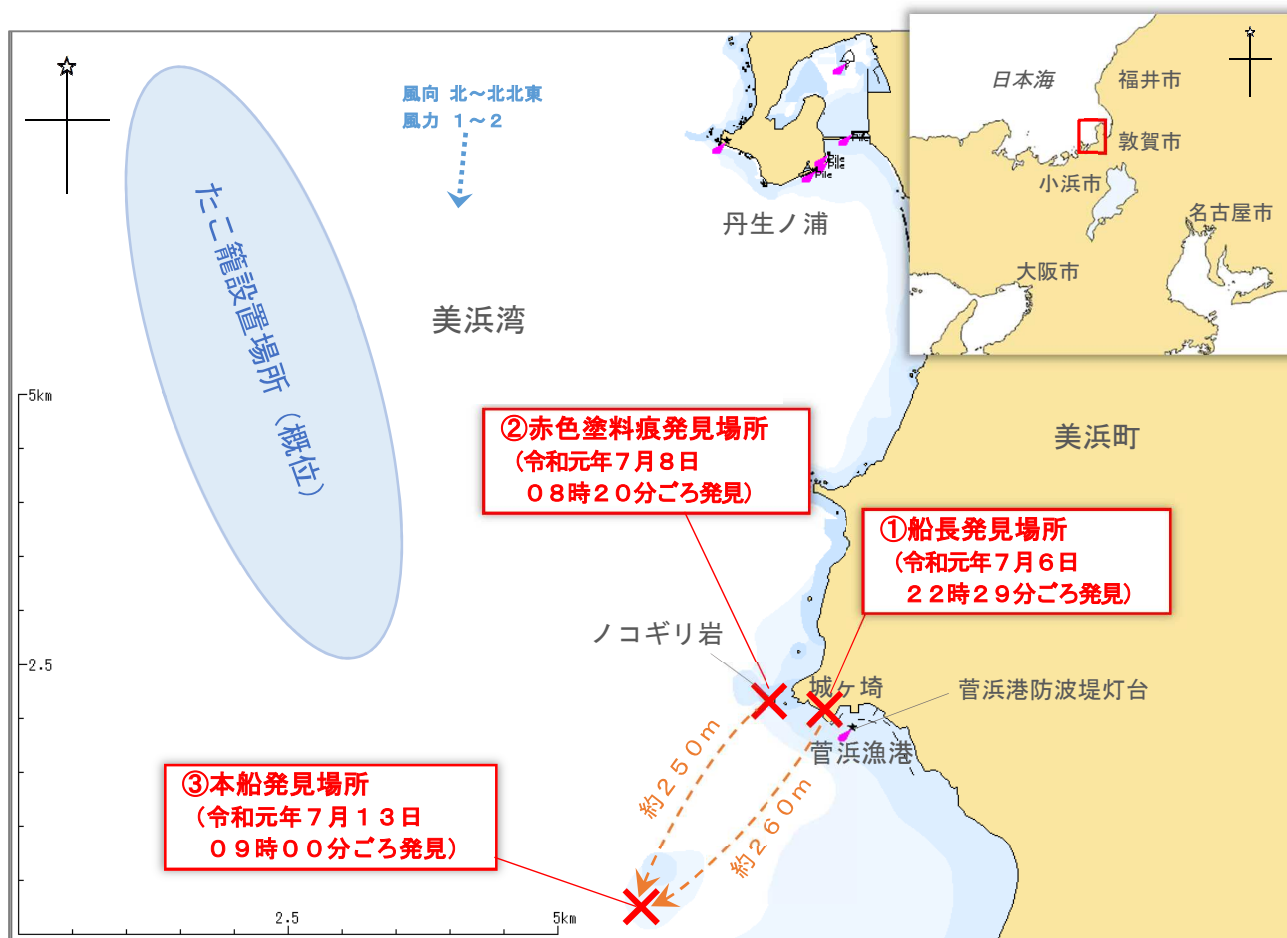


写真1 城ヶ崎付近



写真2 本船

