

船舶事故調査報告書

令和3年12月8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	令和3年4月21日 09時00分ごろ
発生場所	京都府舞鶴市冠島北方沖 成生岬灯台から真方位344° 6.1海里付近 （概位 北緯35° 42.0′ 東経135° 25.7′）
事故の概要	漁船村上丸は、引き縄漁の操業中、船長が海中に転落して死亡した。
事故調査の経過	令和3年6月28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 村上丸、0.5トン KT3-9182（漁船登録番号）、個人所有 5.45m (Lr) × 1.80m × 0.62m、FRP ガソリン機関（船外機）、29.40kW、平成元年4月 第251-13389号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 75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49年11月8日 免許証交付日 令和元年10月15日 （令和6年11月19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 なし、視界 良好 海象：うねり 波高約0.5～0.8m、波向北西、水温約14℃
事故の経過	本船は、船長（以下「本件船長」という。）が1人で乗り組み、引き縄漁の目的で令和3年4月21日06時ごろ舞鶴市野原港を出航した。 本件船長は、06時10分ごろから07時40分ごろまで野原港北東方沖の毛島付近で操業したものの、釣果がなかったので漁場を移動し、08時00分ごろ毛島の北西方沖の冠島と沓島の間 ^{くつ} に所在する中津神グリ北西方沖500m付近 ^{なかつがみ} の水深60～70mの漁場（以下「本

件漁場」という。)に到着し、操業を再開した。

僚船（以下「僚船A」という。）の船長は、杳島付近で採貝漁を行った後、本件漁場で操業していた本船を認め、08時55分ごろ本船に近づいて漁獲量を尋ねたところ、本件船長が船外機を中立運転にして「5、6匹釣れた。」と返答した後、北西方に向けて微速で前進していくのを見た。

僚船Aの船長は、自身も本件漁場で引き縄漁を行うこととし、船上で採貝漁の道具を片付けていたところ、08時58分ごろ船外機が全速力になったような音が聞こえたので周囲を見たところ、僚船Aの北方約30m付近で、無人の本船が高速で時計回りに旋回しており、本船が旋回している海域の中心付近に本件船長が浮いているのを認めた。

本船の南方約50m付近で操業していた別の僚船（以下「僚船B」という。）の船長は、引き縄にかかった魚を揚げていたところ、08時58分ごろ船外機が全速力となったような音が聞こえたので周囲を見たところ、無人の本船が旋回し、本件船長が海面に浮いているのを認めた。(図1参照)

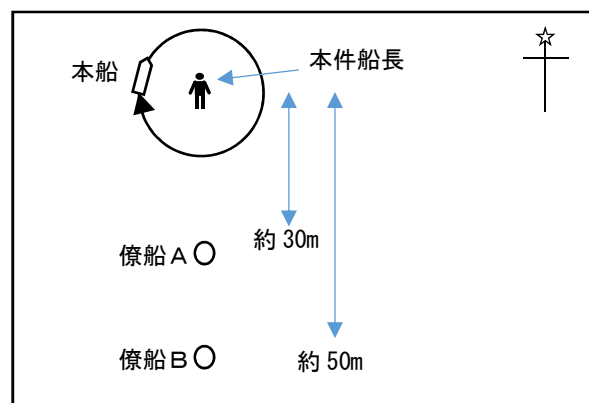


図1 各船の位置関係

僚船Aの船長は、本件船長が肩までが水面上に出た状態で立ち泳ぎをしながら本船に近づこうとしているのを認め、本件船長を救助しようとしたものの、本船が高速で旋回しており、本件船長に近づくことができないでいたところ、本船が本件船長に接近し、09時00分ごろ本船の船外機のプロペラに本件船長が着用していた合羽の上着が絡まって本船が停止するのを認めた。

僚船Aの船長は、本船に近づいて本船の右舷側に僚船Aの右舷側を接舷して両船をロープで繋ぎ、僚船Bの船長及び付近にいたプレジャーボートの船長と共に船外機をチルトアップの状態（船外機の下部を水面上まで引き上げた状態）とし、船外機のプロペラに絡まっていた本件船長の合羽の上着をカッターナイフで切断し、本件船長をプロペラから引き離して僚船Aの船上に引き上げた。

僚船Aの船長は、本件船長の状態を確認したところ、出血はなく、引き縄の一部が頸部や上半身に緩やかに巻き付いた状態で、意識がなく、僚船Bの船長と共に人工呼吸及び心臓マッサージを行ったものの、意識が回復しなかったため、付近にいたプレジャーボートの船長が09時08分ごろ118番通報を行った。

本件船長は、僚船Aによって小橋漁港^{おぼせ}に運ばれ、救急車によって病院に搬送されたものの、10時51分ごろ医師により死亡が確認され、司法解剖の結果、死亡推定時刻は09時ごろで、直接死因は心臓性突然死の疑い及び発症から死亡までの時間は短時間と検案され、後日行われた病理組織検査により、死因は心臓性突然死と確定された。

本船は、船外機に不具合がなく自力航行が可能であったので、本船が所属する漁業協同組合の組合員の操船によって、自力航行により野原港に帰港した。

(付図1 事故発生場所概略図 参照)

その他の事項

(1) 引き縄漁の操業方法及び漁具

本船の引き縄漁の操業方法は、次のとおりであった。

- ① 全長約100mの道糸のうちの約40～70m、疑似餌を取り付けた約20本の枝糸（各枝糸の間隔は約1m）及び重さ約700グラムのおもりを右舷船尾方から海中に投入する。
- ② 本件船長が右舷船尾部において、右手で道糸をしゃくりながら、左手で船外機のチラーハンドルを操作し、風向等を考慮して時折方向転換しながら、対地速力約1～2ノットの微速前進で、中層及び下層の海中を引く。（図2及び写真1参照）

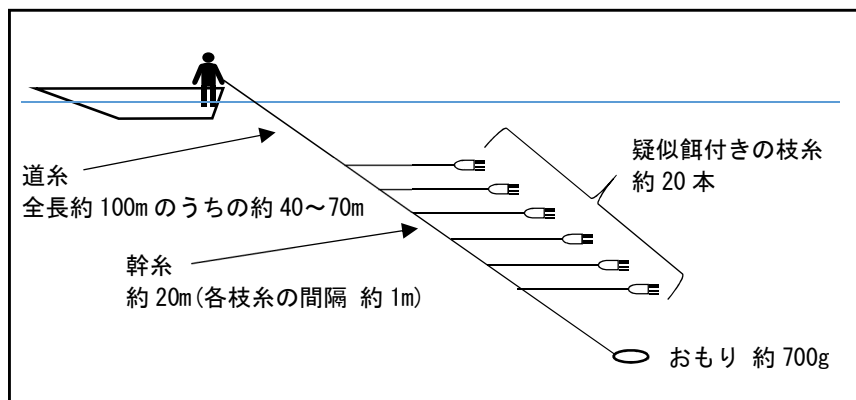


図2 漁具

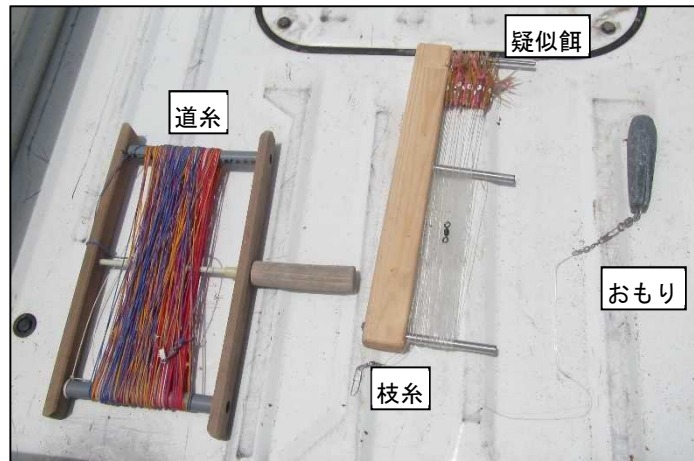


写真1 道糸、枝糸、疑似餌及びおもり

本件船長は、ふだん、引き縄漁を行う際、右舷船尾部のハッチカバーに腰を掛けたり、鳥山（魚の群れの上に集まる鳥）を探す目的で右舷船尾部に立ったりして操業していた。（写真2及び写真3参照）

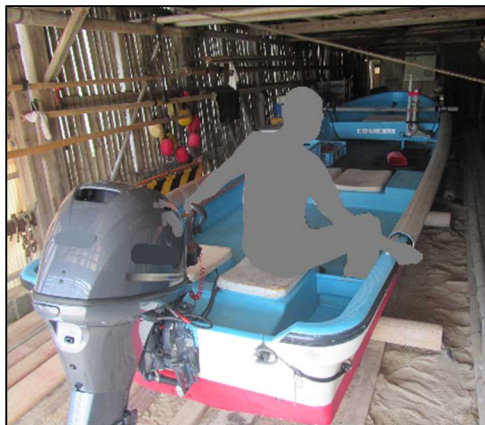


写真2 腰を掛けた状態

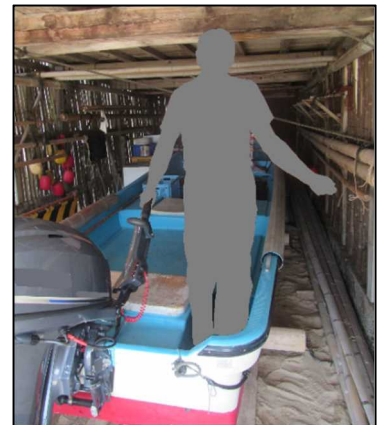


写真3 立った状態

(2) 本船及び船外機の構造

本船は、水面から舷縁上端までの高さが約0.4m、甲板上から舷縁までの高さが約0.33m、甲板上から右舷船尾部のハッチカバーまでの高さが約0.22m、甲板上から右舷船尾部舷縁上端までの高さが約0.43mであった。（写真4参照）

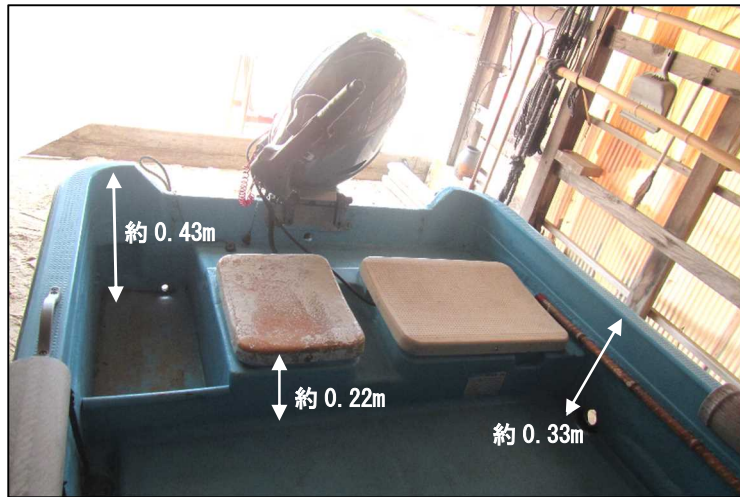


写真4 船尾部

本船の船外機は、チラーハンドルを左右に動かすと方向転換し、ギヤシフトレバーを操作すると、前進、中立及び後進にギヤが入り、スロットルコントロールグリップを、同グリップ先端から見て反時計回りに回せば加速する構造であった。

本船の船外機には緊急エンジン停止スイッチに繋がれたカールコード（伸ばした状態の長さ約1.25m）が備えられており、船外機の取扱説明書には、緊急エンジン停止スイッチについて「航行中に操船者が落水等で操船不能に陥ったとき、カールコードが伸びてロックプレートが外れ、エンジンを急停止させ船の暴走を防ぐ仕組みになっています。」との記載があった。（写真5参照）

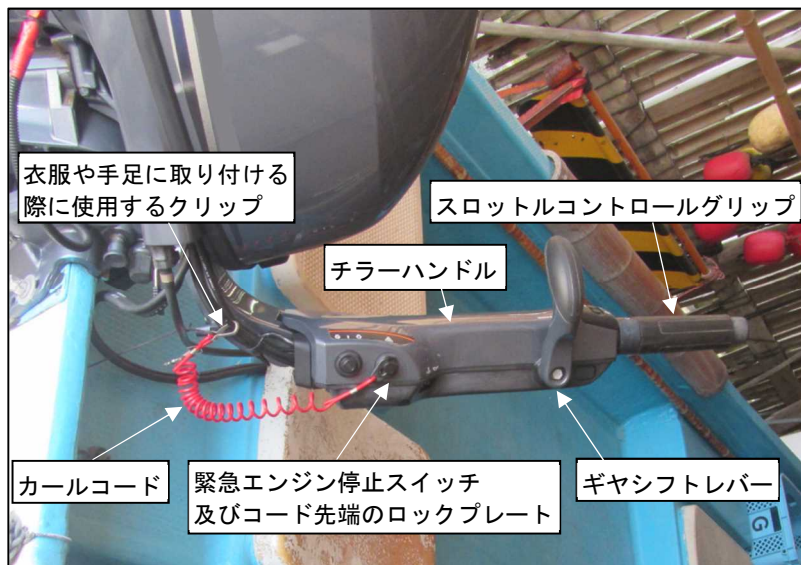


写真5 船外機のチラーハンドル及び緊急エンジン停止スイッチに繋がれたカールコード

取扱説明書には、警告（取り扱いを誤った場合、死亡または重傷に至る可能性が想定される場合を示す）として、「操船中はカールコードを衣服の丈夫な場所や手、足に確実に付けてください。」との記載があったものの、本件船長は、同コードの一端を衣服や手足に取り付けていなかった。（図3参照）

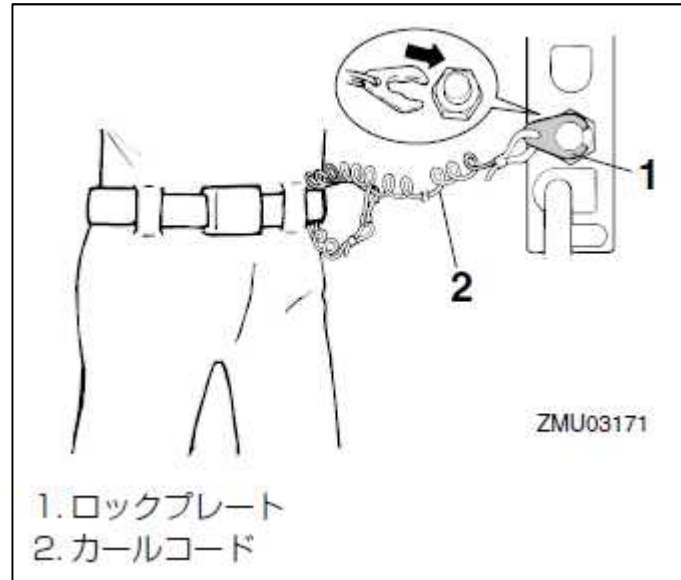


図3 取扱説明書中のコード取付け方法

僚船A及び僚船Bの各船長は、本件船長が、カールコードを体に付けると船上で移動できる範囲が狭くなって操業の支障になるので、同コードを体に取り付けていなかったのではないかと本事故後に思った。

僚船A及び僚船Bの各船長は、立って操業していた本件船長が、うねりを受けて体勢を崩し、体勢を立て直そうとして左手で船外機のスロットルコントロールグリップを握った際、同グリップが反時計回りに回り、本船が加速したのではないかと本事故後に思った。

(3) 本件船長の操業経験、健康状態及び着衣

本件船長は、本事故発生場所海域における引き縄漁の経験及び本船の操縦経験が約30年あった。

本件船長は、高血圧の持病があったものの、健康状態は良好であり、本事故当日も出港後から本事故の発生前までの間、会話を交わした僚船の船長に体調の不良を訴えることなく、操業を行っていた。

本件船長は、本事故当時、ゴム手袋、合羽の上下、長靴を着用し、救命胴衣を着用していなかった。本件船長は、ふだん、腰巻き型の自動膨張式救命胴衣を着用していたが、本事故当時、着用していなかった理由は不明であった。

<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>あり</p> <p>なし</p> <p>あり</p> <p>本件船長の死因は、短時間での心臓性突然死であった。</p> <p>心臓性突然死の原因は、不明であった。</p> <p>本件船長は、波高約0.5～0.8mのうねりのある本件漁場において、引き縄漁の操業中、体勢を崩して海中に転落し、海中で泳いでいたところ、僚船Aの船上に引き上げられ、人工呼吸及び心臓マッサージが行われたものの、死亡したものと考えられる。</p> <p>本件船長は、引き縄漁の操業中、右舷船尾部に立っていたこと及び本船が波高約0.5～0.8mのうねりを受けた際に船体が動揺したことから、体勢を崩して海中に転落した可能性があると考えられる。</p> <p>本船は、本件船長が、体勢を崩した際、体勢を立て直そうとして左手でチラーハンドルのスロットルコントロールグリップを握ったことから、同グリップが反時計回りに回転して加速し、高速で旋回した可能性があると考えられる。</p> <p>本件船長は、緊急エンジン停止スイッチに繋がれたカールコードを体に付けていなかったことから、本件船長が海中転落した際、船外機が停止しなかったものと推定される。</p> <p>本件船長は、操業の支障になると思っていたことから、緊急エンジン停止スイッチに繋がれたカールコードを体に取り付けていなかった可能性があると考えられる。</p> <p>本件船長は、本事故当時、救命胴衣を着用していなかったものと推定される。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、波高約0.5～0.8mのうねりのある本件漁場において、引き縄漁の操業中、本件船長が体勢を崩して海中に転落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"> ・ 小型漁船の暴露甲板の乗船者は、救命胴衣を着用すること。 ・ 船外機を搭載する船舶の船長は、緊急停止スイッチを作動させるためのコードを体に付けておくこと。 ・ 舷縁の低い小型漁船の船長は、海中への転落を防ぐため、航行中は立ち上がらず、姿勢を低く保つことが望ましい。

付図1 事故発生場所概略図

