

船舶事故調査報告書

令和5年11月15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4年11月10日 03時ごろ～11月11日 10時30分ごろの間）（医師による船長死亡推定時刻：11月10日08時過ぎごろ）
発生場所	不明（山口県山口市中道湾口に設置している建て網の西端付近）
事故の概要	漁船福丸は、揚網作業中、船長が落水して溺死した。
事故調査の経過	令和5年1月30日、本事故の調査を担当する主管調査官（門司事務所）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 福丸、1.5トン YG3-52170（漁船登録番号）、個人所有 7.95m(Lr)×2.03m×0.68m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数45、昭和61年9月6日
乗組員等に関する情報	船長 76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9月27日 免許証交付日 令和元年11月1日 (令和7年7月7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 東、風力 3、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の末期、水温 約18～19℃
事故の経過	船長と同じ漁業協同組合（以下「本件漁協」という。）所属の僚船Aの船長は、令和4年11月10日03時ごろ～04時ごろ、山口県宇部市魚市場で船長と挨拶を交わした。 本件漁協所属の僚船Bの船長は、08時00分ごろ、中道湾口西方沖で操業中、中道湾口に東西方向に設置している船長の建て網の西端で船首方を北方に向けて停船している本船を認め、本船上に船長の姿を確認しなかったが、船長が建て網漁を行っていると思った。 僚船Bの船長は、翌日（11日）の10時00分ごろ、建て網漁で使用する竹を取りに行く目的で、中道湾が見渡せる小高い海沿いの場

	<p>所へ向かい、斜面で竹を取る作業を始めた際、本船が、前日海上で見掛けた時と変化なく同じ場所に停船しているように見えたので、不審に思い、その旨を本件漁協の担当者に連絡した。</p> <p>本件漁協の担当者は、本件漁協所属の漁船に本船船内の様子を確認してほしい旨を連絡した。</p> <p>本船の確認に向かった僚船Cの船長は、10時30分ごろ、船内は無人の状態であることを確認し、その旨を本件漁協に連絡した。</p> <p>連絡を受けた本件漁協の担当者は、本事故の発生を118番通報した後、行方不明となった船長の搜索を水難救済会及び本件漁協の組合員に依頼した。</p> <p>本船は、僚船Cの乗組員が操船して、山口市秋穂漁港へ帰港した。</p> <p>船長は、海上保安庁の巡視船、水難救済会の救助船及び本件漁協所属の僚船による搜索が行われていたところ、15時00分ごろ、中道湾南方沖2.2海里（M）付近の海上で、仰向けの状態で浮いているところを搜索に当たっていた救助船に発見され、来援した巡視船に揚収された。</p> <p>船長は、山口県下松市の病院の医師により、11月10日08時過ぎごろ溺死と検案された。</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>(1) 本船の行動に関する情報</p> <p>本件漁協の担当者によると、船長は建て網を3か所に設置しており、本船は、ふだん秋穂漁港から中道湾南方沖2M付近の一番沖側の建て網まで約20分から30分で到着し、到着後はすぐに建て網漁に取り掛かることができ、建て網と建て網の間の移動時間は、約5分であった。</p> <p>(2) 本件漁協の担当者によると、船長の操業状況等は、次のとおりであった。</p> <p>船長は、一人暮らしで、一人で行動することが多かった。</p> <p>船長は、荒天時以外、06時～07時ごろ秋穂漁港を出港して、中道湾南方沖で建て網漁を行い、昼ごろには帰港して翌日の準備等を行った後、帰宅し、翌日、魚市場の競りは、05時に始まるので、早朝（03時～04時ごろ）には獲れた魚を陸路（自家用車）で魚市場へ卸しに行き、秋穂漁港へ戻り、06時～07時ごろ建て網漁の目的で出港するということを繰り返していた。</p> <p>船長の自宅の隣人は、ふだん、03時00分ごろ船長宅の部屋の明かりが点いているのだが、11月11日の03時00分ごろには部屋の明かりは点いていなかったため、10日は帰宅していなかったのかもしれないと本事故後に思った。</p> <p>本件漁協所属の組合員達は、船長が、ふだん、最後に帰港するので、11月10日に船長が帰港していないことに気付かなかっ</p>

た。

- (3) 本件漁協の担当者によると、本船の発見時の状況は、次のとおりであった。

本船は、機関が中立運転の状態、一番陸側の建て網は、旗付きの浮きが船内に取り込まれており、揚網機が動いていたが、同建て網には魚が掛かったままであった。(図1参照)

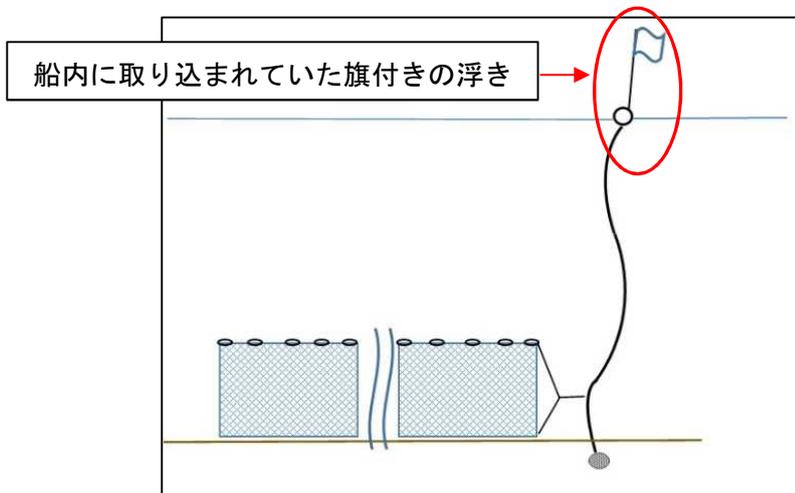


図1 建て網略図

本件漁協の担当者は、本船の魚倉に魚が入っていたので、沖側の建て網から陸側の建て網の順に揚網し、沖側二つの建て網漁を終え、最後の建て網（三つ目で一番陸側の建て網）を揚げようとしていた際、体勢を崩して落水したのではないかと本事故後に思った。

- (4) 本件漁協の担当者によると、船長の発見時の服装等は、次のとおりであった。

船長は、固型式救命胴衣、長袖上着及び長ズボンを着用していた。

船長所有の携帯電話は、身につけておらず、船内及び自宅からも発見されなかった。

僚船の船長が、捜索中、船長の携帯電話に電話を掛けたが、繋がらなかった。

船長の健康状態については、分からなかった。

- (5) 本船に関する情報

本船は、船体中央部付近に操舵室があり、右舷船首部に揚網機が設置されていた。

本船の甲板から舷縁頂部までの高さは、前部甲板で約39cm、中部甲板で約42cm、後部甲板で約45cmであった。

(写真1 参照)

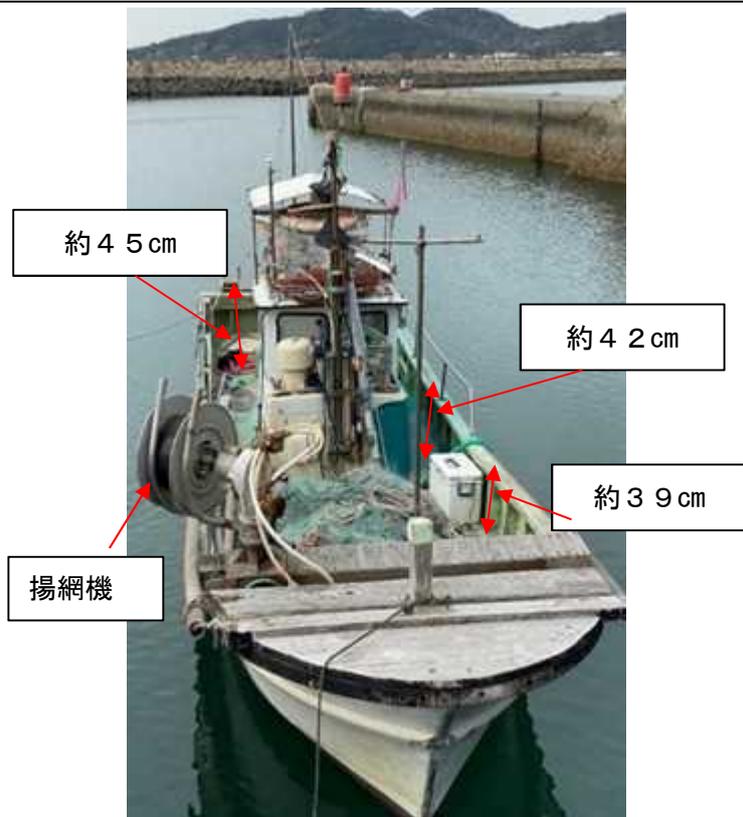


写真1 本船

本船は、船体に他船と衝突したような痕跡はなく、縄ばしご等の乗込設備が備えられていなかった。(写真2参照)



写真2 本船

(6) 文献による情報

分析集（運輸安全委員会地方分析集）「小型漁船に「縄ばしご」を装備しよう！」（運輸安全委員会事務局仙台事務所、令和2年10月発行）によれば、縄ばしご等の海面からの乗込設備が備えられていれば、落水者が船上復帰できる可能性が高いとされている。

<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 不明 不明</p> <p>船長は、溺死した。</p> <p>船長は、11月10日03時ごろ～04時ごろ魚市場で僚船Aの船長と挨拶を交わしていること、及び11月11日10時30分ごろ中道湾口において無人の状態である本船が発見されたことから、この間において、本船から落水して溺死したものと推定される。</p> <p>船長は、本船の機関が中立運転で、建て網の端に取り付けている旗付きの浮きが船内に取り込まれていて揚網機が動いており、建て網には、魚が掛かったままであったことから、建て網漁の揚網作業中に落水したものと考えられるが、目撃者がおらず、落水に至る状況を明らかにすることができなかった。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が中道湾口において、建て網漁の揚網作業中、船長が落水して溺死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"> ・ 小型船舶に1人で乗り組む船長は、防水パックに入れるなどして防水措置が施された携帯電話を常に身につけ、落水した際の連絡手段を確保しておくこと。 ・ 小型漁船に1人で乗り組む船長は、操業などの作業中に落水した際に備え、落水時の船上復帰手段として簡易縄ばしご等を船体に備えることが望ましい。 <p>< 参考ウェブサイト > https://www.kaiho.mlit.go.jp/02kanku/kawaraban/pdf/nawabasigo.pdf</p>

付図1 事故発生場所概略図

