

船舶事故調査報告書

令和5年4月5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4年6月4日 07時00分ごろ～09時00分ごろの間）
発生場所	不明（三重県南伊勢町 ^{きざらうら} 礪浦漁港東方沖）
事故の概要	漁船 ^{かしま} 鹿島丸は、操業中、船長が落水して溺死した。
事故調査の経過	令和4年6月21日、本事故の調査を担当する主管調査官（横浜事務所）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 鹿島丸、1.48トン ME3-46688（漁船登録番号）、個人所有 6.68m（Lr）×1.58m×0.64m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数10、昭和55年9月2日
乗組員等に関する情報	船長 81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50年9月12日 免許証交付日 平成30年2月19日 （令和5年6月30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 ほとんどなし、視界 良好 海象：海上 平穏、水温 約17℃
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、たこ籠漁の目的で、礪浦漁港東方沖の漁場に向け、令和4年6月4日06時50分ごろ同漁港を出港したことを船長の家族によって目撃された。 僚船の船長（以下「僚船船長A」という。）は、礪浦漁港に帰航中、09時00分ごろ ^{おせ} 逢瀬ノ鼻の干出岩付近で本船を発見し、漁場とは違う海域であるので、不審に思い、旋回して本船に向かった。 僚船船長Aは、本船が無人の状態であったので、船長が干出岩付近に避難しているのではないかと思い、何度も、その周辺に向かって声を掛けたものの、返事がなかった。 僚船船長Aは、付近にいた僚船の船長（以下「僚船船長B」とい

	<p>う。)に本船が無人であり、船長が見当たらないことを伝え、付近の養殖筏^{いかだ}で作業をしていた作業員に本事故が発生したことを伝え、所属の漁業協同組合（以下「漁協」という。）に連絡するよう依頼したのち、僚船船長Bと共に付近海域の搜索を開始した。</p> <p>漁協の担当者は、09時30分ごろ本事故の発生を受け、漁協に所属する組合員に搜索の協力を要請したのち、10時06分ごろ118番通報した。</p> <p>本船は、僚船によって礪浦漁港にえい航された。</p> <p>船長は、巡視船、僚船等によって搜索されたが、発見されず、その後、8日05時26分ごろ南伊勢町五ヶ所港南南西方沖の海域で、うつ伏せの状態で見つかるのを漁船の船長によって発見された。</p> <p>漁船の船長は、118番通報したのち、船長を見失わないように海上保安庁が来援するまで、船長を監視した。</p> <p>船長は、07時26分ごろ来援した巡視艇に救助され、三重県志摩市所在の病院に搬送されたものの、死亡が確認され、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) 本船の状況など</p> <p>本船は、発見当時、主機が中立運転の状態、他船と衝突した痕跡が認められなかった。</p> <p>前部甲板は、予備の漁具として左舷側にたこ籠が置かれ、右舷側に旗、ボンデン、綱等が置かれていた。</p> <p>救命胴衣は、発見当時、船尾部の倉庫内に保管されていた。</p> <p>魚倉内には、たこ等の漁獲物は入っていなかった。</p> <p>本船の前部甲板から舷側の上端までの高さは、約30cmであった。(写真1、2参照)</p> <div data-bbox="694 1467 1220 1818" data-label="Image"> </div> <p>写真1 本船の船首部 (海上保安庁提供)</p>



写真2 本船の船尾部（海上保安庁提供）

(2) 本船のたこ籠漁

地元の漁師は、主機を中立運転にして、甲板から旗を付けたボンデン及び綱につなげたたこ籠を海中から揚収して餌の交換をしたのち、たこ籠を海中に投入していた。（図1参照）

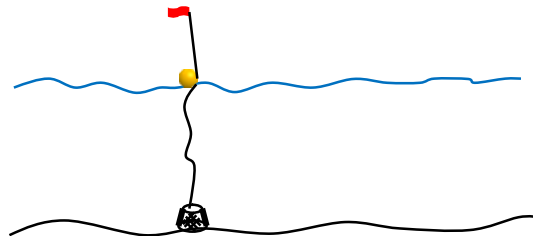


図1 たこ籠漁の状況（イメージ）

本船は、たこ籠を海中に約6～7個投入していた。

本船は、通常、礪浦漁港を出港したのち、約10分後漁場に到着してたこ籠漁を行い、帰港するまでの時間が、約2時間であった。

(3) 船長の状況など

船長は、たこ籠漁の経験が約2年であり、ふだん、救命胴衣を着用して同漁を行っていたが、発見当時、救命胴衣を着用していなかった。

船長は、出港時、ヤッケ、胴長及びゴム長靴を着用しており、発見された際、ヤッケ及びゴム長靴はなかった。

船長は、ふだんから、携帯電話を持ってたこ籠漁に出ることがなかった。

(4) 漁協の指導

漁協の担当者は、漁場の振り分けを行う集会において、救命胴衣の着用を促す紙面を組合員に配布して救命胴衣を着用するよう指導していた。

(5) その他

船長の家族は、操業中、船長が綱に足を取られて体勢を崩し、

	<p>落水したのではないかと本事故後に思った。</p> <p>(6) 落水事故の発生状況等</p> <p>運輸安全委員会事務局横浜事務所の管内で平成24年から令和3年までに発生し、報告書が公表された小型漁船（総トン数20トン未満の漁船）の死亡、行方不明者を伴う落水事故（衝突等による落水は除く。）（以下「類似事故」という。）は52件で、落水した者が救命胴衣を着用していなかった事故（以下「救命胴衣未着用類似事故」という。）は35件（約67%）、着用していた事故は9件（約17%）で、着用の有無が判明しなかった事故が8件（約15%）であった。</p> <p>一人乗り漁船の類似事故は41件で、全体の約79%を占めており、救命胴衣未着用類似事故は26件であった。</p> <p>救命胴衣の着用義務化は、平成30年2月1日以降、原則、全ての小型船舶に適用され、一人乗り漁船については、暴露甲板上での着用が、それ以前から義務化されていた。</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 なし なし</p> <p>船長は、溺死した。</p> <p>船長は、本船が磯浦漁港東方沖の漁場において、甲板でたこ籠の操業中、落水して溺死したものと考えられる。</p> <p>船長は、6月4日07時00分ごろ磯浦漁港東方沖の漁場に到着したのち、09時00分ごろ本船が主機を中立運転として無人の状態で見えなくなったことから、この間において落水したものと考えられる。</p> <p>船長は、たこ籠漁の操業中、綱に足を取られるなど体勢を崩して落水した可能性があると考えられるが、船長が本事故で死亡しており、また、落水時の目撃者もおらず、落水に至った状況を明らかにすることはできなかった。</p> <p>小型船に乗る者は、類似事故の約7割を救命胴衣未着用類似事故が占めていることから、同種事故の再発防止を図る目的で救命胴衣の着用を徹底する必要があると考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が磯浦漁港東方沖の漁場において、船長が、甲板でたこ籠漁の操業中、海中に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"> ・ 漁船の乗組員は、甲板上では、救命胴衣を着用すること。 ・ 漁船の乗組員、特に一人乗り漁船の乗組員は、出漁する場合には防水パック等に入れた携帯電話を所持すること。

- | | |
|--|---|
| | <ul style="list-style-type: none">・ 関係機関、漁業協同組合等の関係者は、救命胴衣着用の徹底及び防水パック等に入れた携帯電話の所持について、漁業者への啓発、指導をより一層実施すること。 |
|--|---|

付図1 事故発生場所概略図

