

船舶事故調査報告書

令和5年3月22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4年3月17日 06時30分ごろ～11時00分ごろの間（死亡日時：3月17日 午前）																								
発生場所	不明（福井県美浜町早瀬漁港東方海域）																								
事故の概要	漁船第二十八長福丸は、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3月23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 第二十八長福丸、1.99トン FK3-9091（漁船登録番号）、有限会社美浜釣舟センター 9.40m（Lr）×1.91m×0.57m、木 ディーゼル機関、漁船法馬力数35、昭和57年3月30日 第251-10169号（船舶検査済票の番号）																								
乗組員等に関する情報	船長 52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 平成2年11月27日 免許証交付日 令和2年6月3日 (令和7年11月26日まで有効)																								
死傷者等	死亡 1人（船長）																								
損傷	船首船底部に破口等																								
気象・海象	(1) 気象 天気 曇り、視界 良好 本船発見場所の南南東方約1.1kmに位置する美浜地域気象観測所の3月17日の風向風速観測値は次のとおりであった。 <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">時分</th> <th colspan="2">平均風速</th> <th colspan="2">最大瞬間風速</th> </tr> <tr> <th>風向</th> <th>風速 (m/s)</th> <th>風向</th> <th>風速 (m/s)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>06時30分</td> <td>静穏</td> <td>0.0</td> <td>南西</td> <td>0.0</td> </tr> <tr> <td>07時00分</td> <td>南南西</td> <td>0.7</td> <td>南南西</td> <td>1.7</td> </tr> <tr> <td>07時30分</td> <td>静穏</td> <td>0.2</td> <td>南西</td> <td>0.8</td> </tr> </tbody> </table>	時分	平均風速		最大瞬間風速		風向	風速 (m/s)	風向	風速 (m/s)	06時30分	静穏	0.0	南西	0.0	07時00分	南南西	0.7	南南西	1.7	07時30分	静穏	0.2	南西	0.8
時分	平均風速		最大瞬間風速																						
	風向	風速 (m/s)	風向	風速 (m/s)																					
06時30分	静穏	0.0	南西	0.0																					
07時00分	南南西	0.7	南南西	1.7																					
07時30分	静穏	0.2	南西	0.8																					

	<table border="1"> <tbody> <tr> <td>08時00分</td> <td>南</td> <td>0.3</td> <td>南南西</td> <td>1.0</td> </tr> <tr> <td>08時30分</td> <td>北北西</td> <td>0.4</td> <td>北</td> <td>1.2</td> </tr> <tr> <td>09時00分</td> <td>北北西</td> <td>0.7</td> <td>北</td> <td>3.8</td> </tr> <tr> <td>09時30分</td> <td>北</td> <td>2.5</td> <td>北</td> <td>5.1</td> </tr> <tr> <td>10時00分</td> <td>北北西</td> <td>3.0</td> <td>北</td> <td>6.4</td> </tr> <tr> <td>10時30分</td> <td>北</td> <td>3.9</td> <td>北</td> <td>7.0</td> </tr> </tbody> </table> <p>(2) 海象：波高 約1m、潮汐 下げ潮の中央期、水温 約10℃</p>	08時00分	南	0.3	南南西	1.0	08時30分	北北西	0.4	北	1.2	09時00分	北北西	0.7	北	3.8	09時30分	北	2.5	北	5.1	10時00分	北北西	3.0	北	6.4	10時30分	北	3.9	北	7.0
08時00分	南	0.3	南南西	1.0																											
08時30分	北北西	0.4	北	1.2																											
09時00分	北北西	0.7	北	3.8																											
09時30分	北	2.5	北	5.1																											
10時00分	北北西	3.0	北	6.4																											
10時30分	北	3.9	北	7.0																											
事故の経過	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、なまこけた網漁の目的で、令和4年3月17日06時30分ごろ美浜町久々子湖の係留地を出航した。</p> <p>船長の家族は、本船の出航前に天気予報を確認した船長から、風が吹き出したら早めに帰航すると聞いていたので、北風が吹き出しても帰航しない船長を心配して、10時00分ごろ早瀬漁港に向かった。</p> <p>船長の家族は、本船がふだん操業している早瀬漁港東方沖（以下「本件海域」という。）に本船が見えなかったので、10時20分ごろ118番通報し、早瀬漁港で作業をしていた僚船船長に本船を探してほしいと依頼した。</p> <p>僚船船長は、早瀬漁港の南方にある飯切山山頂から本件海域を見渡して本船を探そうと思い、自動車で飯切山に移動していたところ、10時30分ごろ飯切山の海岸沿いで久々子海水浴場沖に設置された消波ブロックに乗り上げていた本船を認めた。</p> <p>僚船船長は、僚船に同僚1人と乗り組み、本船の確認に向かったところ、11時00分ごろ主機は掛かっていてクラッチレバーが前進に入っていたが、無人状態の本船を発見した。また、本船の甲板には漁獲物があり、なまこけた網（以下「けた網」という。）は海面付近まで下ろされた状態であった。</p> <p>本船は、僚船に乗り組んだ同僚により主機が止められ、僚船により消波ブロックから引き出されて早瀬漁港にえい航後、陸揚げされた。</p> <p>船長は、海上保安庁の巡視艇及び航空機のほか、僚船等によって捜索が行われたが発見されず行方不明となり、4月10日に美浜町常神岬東方沖で漂流しているところを定置網設置作業中の漁師に発見された。</p> <p>船長は、DNA鑑定により本人と確認され、司法解剖の結果、死因が短時間での溺水による窒息、死亡推定時刻が3月17日午前と検案された。</p> <p>(付図1 事故発生場所概略図 参照)</p>																														
その他の事項	<p>(1) 本船のなまこけた網漁について</p> <p>本船のなまこけた網漁は、ふだん次のとおり行われていた。</p> <p>① 天候が良ければ、06時30分ごろから15時00分ごろまで、水深約20m、底質が砂や小石の本件海域で、南北方向に往復してけた網をえい網する。</p> <p>② けた網は、ワイヤーで編まれた目の大きい網と漁獲物が入る袋</p>																														

網で構成されていて、編み目の大きい網にけた網をえい航するためのひき縄が付き、後部甲板に備えられたアーム頂部にひき縄を架けて、右舷船首部に備えられたローラでひき縄の延出、巻取を行う。

(写真1～3、図1及び2 参照)

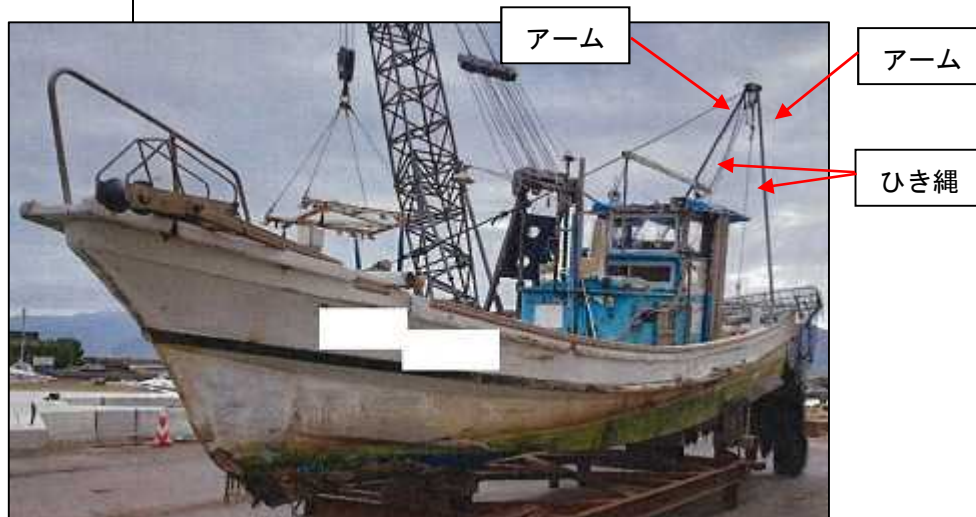


写真1 本船（左舷側より）



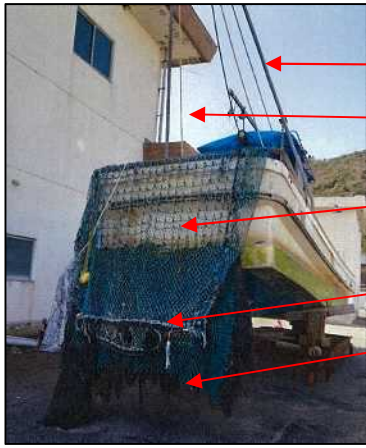


写真3 けた網（陸揚後）

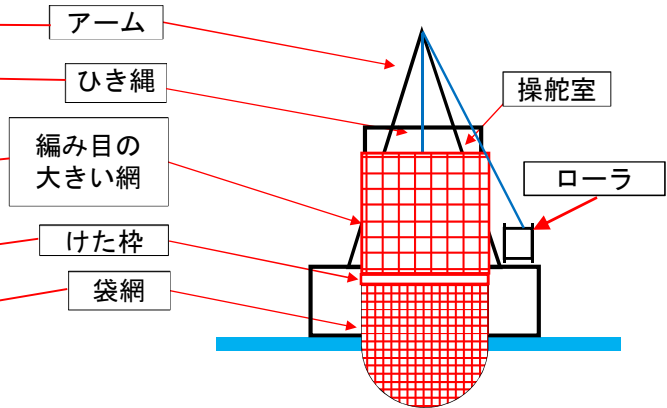


図1 けた網（海面付近まで下ろした概略図）

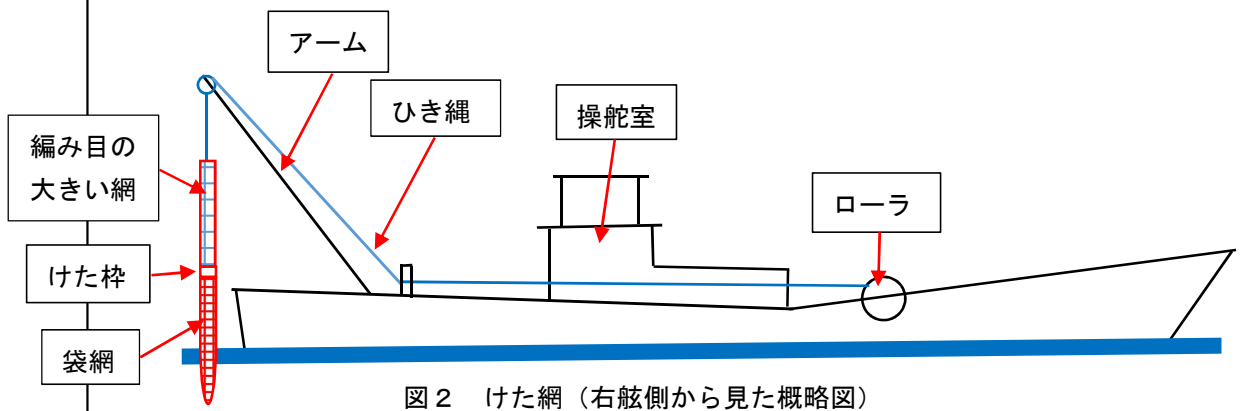


図2 けた網（右舷側から見た概略図）

③ なまこけた網漁は、けた網を船尾から投入し、極微速力前進程度の速力で約30～40分直進しながらえい網後に揚網し、けた網をアームで吊るして後部甲板で漁獲物を取り入れ、けた網を海面付近まで下ろした状態で回頭し、回頭後に船尾から投入することを繰り返す。

(2) 船長及び本船について

船長は、本事故当日、毛糸の帽子、ジャンパー、防寒ズボン及びゴム長靴などを着用し、膨張式救命胴衣2着及び携帯電話を自宅から持ち出していた。

本船が発見された際、船長のジャンパーは、本船が乗り揚げた消波ブロック付近の海底で発見され、救命胴衣1着及び携帯電話は本船の甲板上で発見された。もう1着の救命胴衣は、船長が発見されても見付からなかった。

船長は、本事故当日、体調不良等を訴えておらず、ふだんどおり自宅を出ていた。

漁業協同組合職員は、けた網はアームで吊るして右舷船首部のローラでひき縄の延出と巻取を行うので、ひき縄が船長の手足に絡んで甲板上で転倒したり落水したりすることは考えにくく、本船発

	<p>見時にけた網が海面付近まで下ろされていた状態から、本船が操業中に回頭する際、船体が動揺するなどして船長が落水したのではないかと本事故後に思った。</p> <p>本船後部甲板の船縁<small>ふなべり</small>の高さは約0.40mであり、本船に縄ばしご等は備えられていなかった。</p> <p>(3) 風向及び風速の変化について</p> <p>本件海域では、08時30分ごろ風向が南から北北西に変化し、09時30分ごろから風速が強くなる状況であった。</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</p> <p>不明</p> <p>不明</p> <p>船長の死因は、短時間での溺水による窒息であった。</p> <p>船長は、本船が、06時30分ごろ出航したこと及び11時00分ごろ久々子海水浴場沖の消波ブロックに乗り揚げているのが発見されたことから、この間に、本件海域において落水して溺死したものと推定される。</p> <p>本船の主機が掛かっていてクラッチレバーが前進に入っており、けた網が海面付近まで下ろされた状態で本船が発見されたことから、船長は、波高1mで北風が強くなる状況下、けた網を投入しようとして回頭する際、船体の動揺によりバランスを崩すなどして落水した可能性があると考えられるが、船長が落水した状況を目撃した者がおらず、また、船長が死亡したことから、その状況を明らかにすることはできなかった。</p> <p>船長が自宅から持ち出した救命胴衣2着のうち、1着は本船の甲板上で発見されたが、もう1着は発見されず、また、ジャンパーが消波ブロック付近の海底から発見されたことから、船長は、着用していた救命胴衣が落水時に脱げたか着用していなかった可能性があると考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、本件海域において、なまこけた網漁の操業中、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>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"> ・ 小型漁船に1人で乗り組む船長は、風が強くなる予報の中で操業する場合、風浪の変化に注意して操業すること。また、天候が悪化して操業に影響を及ぼす場合には、操業を中止し帰航すること。 ・ 小型漁船の船長は、甲板上で漁労に従事するときは、救命胴衣を適切に着用すること。 ・ 小型漁船の船長は、乗船中、防水パックに入れた携帯電話を常に

	<p>身に付け、落水した際の連絡手段を確保しておくこと。</p> <ul style="list-style-type: none">・ 小型漁船に1人で乗り組む船長は、操業中、落水に十分注意し、落水した場合に備えて縄ばしご等を準備しておくことが望ましい。
--	--

付図1 事故発生場所概略図

