

## 船舶事故調査報告書

令和5年4月19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	乗組員行方不明
発生日時	不明（令和4年4月10日 07時前ごろ～14時22分ごろの間）
発生場所	福井県南越前町河野漁港南南東方沖 河野港第2防波堤灯台から真方位158° 1.1海里（M）付近 （概位 北緯35° 48.5′ 東経136° 04.6′）
事故の概要	漁船第五宝栄丸は、無人で航行しているところを発見され、船長が行方不明となった。
事故調査の経過	令和4年4月18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、本人が本事故で行方不明となっ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 第五宝栄丸、0.8トン FK3-11695（漁船登録番号）、個人所有 6.26m（Lr）×1.87m×0.73m、FRP ガソリン機関、60kW（動力漁船登録票による）、平成12年5月1日
乗組員等に関する情報	船長 73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11月7日 免許証交付日 平成30年2月2日 （令和5年4月27日まで有効）
死傷者等	行方不明 1人（船長）
損傷	なし
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北、風力 2 海象：海上 平穏、海面水温 約13℃
事故の経過	船長は、令和4年4月10日の朝、海の穏やかな状況を見てたこがご漁に出ることを決め、06時30分ごろ船長の家族（以下「家族」という。）に見送られて自宅を出た。 家族は、ふだんは11時ごろまでに沖にいる船長から帰港する旨の電話連絡を受け、漁港へ行って本船から漁獲物を下ろす手伝いをしていたが、本事故当日は、12時になっても連絡がなく、船長の携帯電話に電話すると電波が届かない状態である旨のアナウンスが流れて繋

	<p>がらず、心配になって河野漁港へ様子を見に行った。</p> <p>家族は、河野漁港で僚船の船長（以下「船長A」という。）に出会い、船長がふだんの帰宅時刻を過ぎても帰宅せず、連絡が取れないことを伝え、同漁港にも本船がいなかったため、海岸線から本船を探す目的で、車で海岸線の道路へ向かった。</p> <p>家族は、ふだん船長がたこかごを仕掛けている河野漁港の南南東沖に本船を発見したが、本船に船長がいるかどうか見えなかったため、船長Aに僚船で状況を見に行ってもらった。</p> <p>船長Aは、14時22分ごろ河野漁港の南南東方沖において、たこかご索が海中に垂れた状態で、微速力で前進していた無人の本船を発見し、118番通報して漁師仲間にも船長の捜索を依頼した。</p> <p>船長Aから連絡を受けて本船発見場所に到着した別の僚船の船長（以下「船長B」という。）は、本船に移乗して微速力前進の位置にあったクラッチを中立の位置に戻し、船外機を停めた後、たこかご索の片端に結ばれている浮きに立てた旗（以下「旗」という。）が船内に取り込まれ、たこかご索がウインチに巻かれていたが、たこかごは海中にあることを確認した。</p> <p>本船は、別の僚船に乗船していた乗組員が移乗して操船し、河野漁港に帰港した。</p> <p>船長は、海上保安庁の巡視船艇、ヘリコプター、僚船等により3日間捜索が続けられたが、発見されず、行方不明となった。</p> <p>（付図1 事故発生場所概略図、写真1 本船、写真2 本船発見時のたこかご索の状況（再現） 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>家族によれば、船長は、定置網漁業やたこかご漁など、45年以上の漁業の経験があり、本事故の10年前ごろからはたこかご漁だけを行っていて、本事故発生当日の健康状態は良好で、ふだんの様子と変わりはない。</p> <p>船長Bは、本事故発生当日、07時前に河野漁港で船長が出航準備をしている姿を目撃していた。</p> <p>本船発見時、前部甲板上には、ベスト型の救命胴衣とたこかご漁に使用する餌のいわしが入った箱以外は何も置かれておらず、船体には衝突痕などの損傷はなかった。また、船長捜索時、本船発見場所付近で、船長のカップズボンと長靴が回収されたが、携帯電話は発見されなかった。</p> <p>本船のたこかご漁は、たこかご索の中央部に約20m間隔でたこかご10個とその両側におもりの石を取り付け、たこかご索の両端に旗を結び付けて、たこかごを海底に沈めて仕掛けておくものであった。</p> <p>（図1 参照）</p>

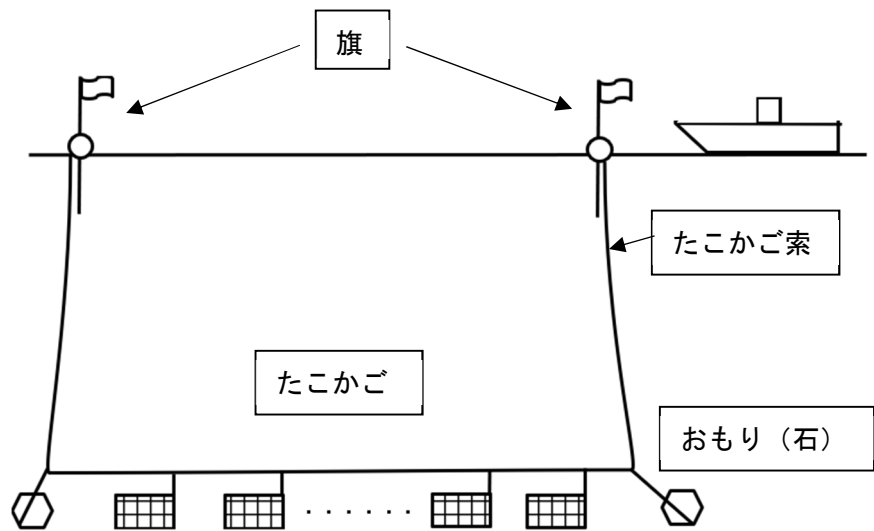


図1 本船のたこかご漁の仕掛け（イメージ）

たこかごを引き揚げる時は、片端の旗を船内に取り込んで船首部のウインチにたこかご索を巻き、船外機を停止した後、たこかご索をウインチで巻いてたこかごを1個ずつ引き揚げ、たこを取り出していけすに入れ、たこかごに餌を入れて船上に置き、再び同じ場所付近に仕掛ける時は、船外機を始動し前進又は後進しながら、たこかごを海中に1個ずつ沈めて、最後に旗を投入していた。

本船の船体中央部における甲板上から船縁までの高さは、約0.4mであった。

本船には、縄ばしご等は設置されていなかった。

船長Bは、船長がいつも救命胴衣を着用して船に乗っていたのを見ていたが、本事故発生当日はいつもより気温が高かったため、旗を船内に取り込んだ後、暑くなって救命胴衣を脱ぎ、船を停止させようと船上を移動していた時に餌が入った箱につまずくなどして落水したのかもしれないと思った。

**分析**

乗組員等の関与  
船体・機関等の関与  
気象・海象の関与  
判明した事項の解析

不明

不明

不明

船長は、行方不明となった。

船長は、07時前に河野漁港で出航準備をしているところを目撃された後、14時22分ごろ本船が無人の状態で航行しているところを発見されたことから、この間において落水したものと考えられる。

本船は、無人の状態で発見された際、たこかご索の一端の旗が船上に取り込まれて、たこかごが海中にあったことから、船長が操業中に落水した可能性があるものと考えられるが、目撃者がおらず、落水した状況を明らかにすることはできなかった。

	<p>船長は、本船発見時、救命胴衣が船上に置かれていたことから、本事故時、救命胴衣を着用していなかったものと推定される。</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、本船が、河野漁港の南南東方沖において、操業中、船長が落水したことにより発生したものと考えられる。</p>
<b>再発防止策</b>	<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>・ 小型漁船の船長は、甲板上では、常に救命胴衣を着用すること。</li> <li>・ 一人で漁を行う船長は、落水時の船上復帰手段として縄ばしごや固定ばしごを船体に備えておくこと、及び、防水パックに入れた携帯電話を常に身につけ、落水時の連絡手段を確保することが望ましい。</li> </ul>

付図1 事故発生場所概略図

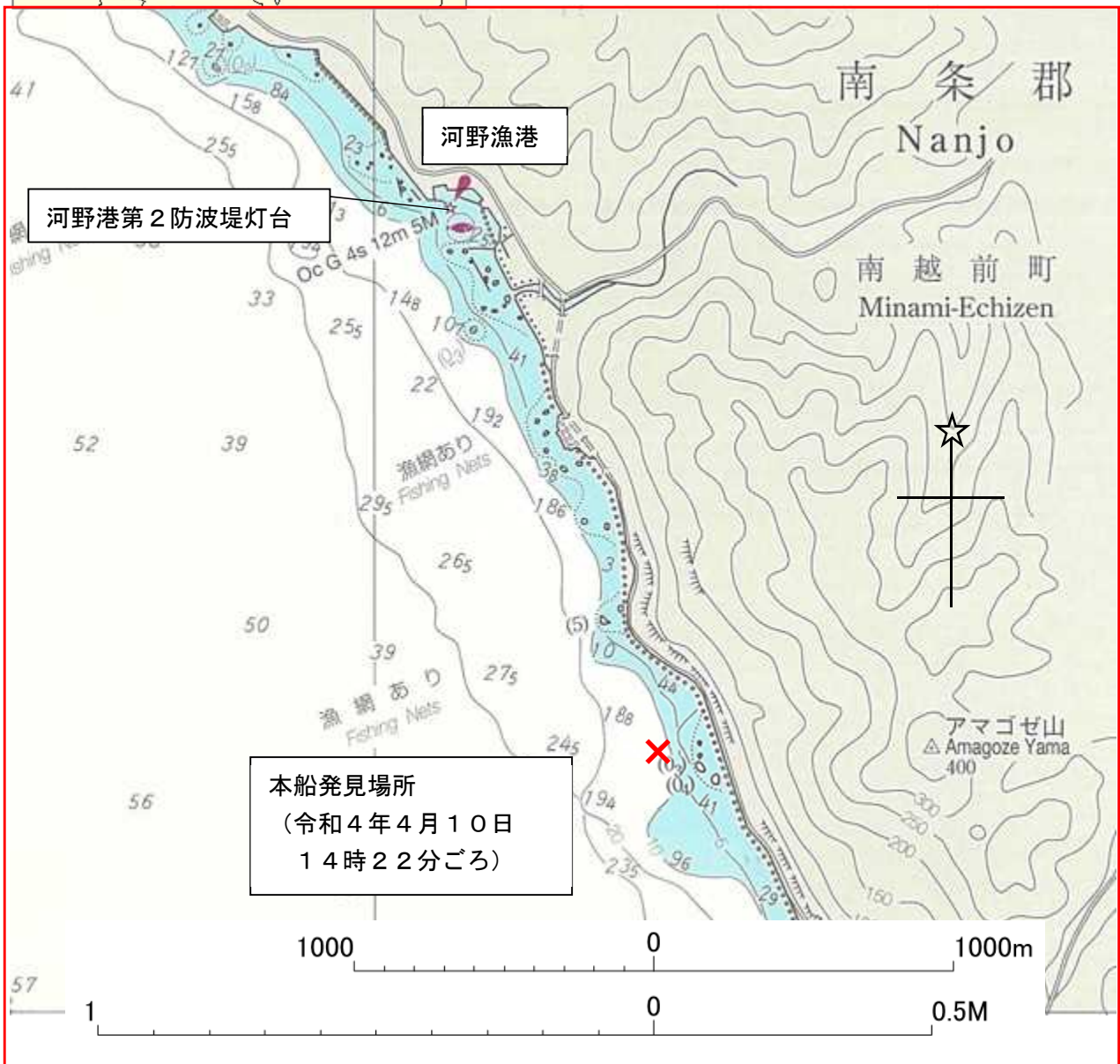


写真1 本船



写真2 本船発見時のたこかご索の状況（再現）

