

船舶事故調査報告書

令和5年4月26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2月23日 14時ごろ～16時42分ごろの間）																																							
発生場所	不明（香川県小豆島町橘漁港東方沖）																																							
事故の概要	漁船うめ丸は、無人の状態では左旋回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2月28日、本事故の調査を担当する主管調査官（広島事務所）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 うめ丸、4.9トン KA3-26617（漁船登録番号）、個人所有 10.94m (Lr) × 3.06m × 1.15m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数15、昭和63年3月27日																																							
乗組員等に関する情報	船長 75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51年4月16日 免許証交付日 平成31年4月15日 (令和6年10月25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、視界 良好 本船発見場所の西南西方約5.8海里（M）に位置する内海地域気象観測所の2月23日の風向風速観測値は、次のとおりであった。 <table border="1" data-bbox="545 1653 1430 2040"> <thead> <tr> <th rowspan="2">時 分</th> <th colspan="2">平 均</th> <th colspan="2">最大瞬間</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>05:00</td> <td>西北西</td> <td>1.5</td> <td>西</td> <td>4.0</td> </tr> <tr> <td>06:00</td> <td>北西</td> <td>2.3</td> <td>北西</td> <td>5.0</td> </tr> <tr> <td>07:00</td> <td>西北西</td> <td>1.5</td> <td>西北西</td> <td>4.7</td> </tr> <tr> <td>08:00</td> <td>西北西</td> <td>2.0</td> <td>北北西</td> <td>4.2</td> </tr> <tr> <td>09:00</td> <td>西</td> <td>2.6</td> <td>西南西</td> <td>6.3</td> </tr> <tr> <td>10:00</td> <td>西</td> <td>3.4</td> <td>西南西</td> <td>5.9</td> </tr> </tbody> </table>	時 分	平 均		最大瞬間		風 向	風速 (m/s)	風 向	風速 (m/s)	05:00	西北西	1.5	西	4.0	06:00	北西	2.3	北西	5.0	07:00	西北西	1.5	西北西	4.7	08:00	西北西	2.0	北北西	4.2	09:00	西	2.6	西南西	6.3	10:00	西	3.4	西南西	5.9
時 分	平 均		最大瞬間																																					
	風 向	風速 (m/s)	風 向	風速 (m/s)																																				
05:00	西北西	1.5	西	4.0																																				
06:00	北西	2.3	北西	5.0																																				
07:00	西北西	1.5	西北西	4.7																																				
08:00	西北西	2.0	北北西	4.2																																				
09:00	西	2.6	西南西	6.3																																				
10:00	西	3.4	西南西	5.9																																				

	<table border="1"> <tbody> <tr> <td>11:00</td> <td>西南西</td> <td>3.4</td> <td>南南西</td> <td>8.7</td> </tr> <tr> <td>12:00</td> <td>南西</td> <td>3.8</td> <td>南西</td> <td>7.6</td> </tr> <tr> <td>13:00</td> <td>西南西</td> <td>3.8</td> <td>西</td> <td>7.1</td> </tr> <tr> <td>14:00</td> <td>西南西</td> <td>2.5</td> <td>南西</td> <td>5.9</td> </tr> <tr> <td>15:00</td> <td>西南西</td> <td>3.5</td> <td>西南西</td> <td>7.5</td> </tr> <tr> <td>16:00</td> <td>西南西</td> <td>3.5</td> <td>西</td> <td>7.1</td> </tr> </tbody> </table> <p>海象：波高 約1m、水温 約16℃</p>	11:00	西南西	3.4	南南西	8.7	12:00	南西	3.8	南西	7.6	13:00	西南西	3.8	西	7.1	14:00	西南西	2.5	南西	5.9	15:00	西南西	3.5	西南西	7.5	16:00	西南西	3.5	西	7.1
11:00	西南西	3.4	南南西	8.7																											
12:00	南西	3.8	南西	7.6																											
13:00	西南西	3.8	西	7.1																											
14:00	西南西	2.5	南西	5.9																											
15:00	西南西	3.5	西南西	7.5																											
16:00	西南西	3.5	西	7.1																											
事故の経過	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、戦車こぎ網漁業（底引き網漁業）の目的で、令和4年2月23日05時ごろ自宅を出発し、橘漁港に向かった。</p> <p>僚船の船長は、揚網を終えた本船を認め、14時ごろ先に帰航を開始した。</p> <p>船長の家族は、船長がふだん帰港する時間を過ぎても帰港しないので、船長の携帯電話に架電したものの、応答がなかった。</p> <p>僚船の船長は、帰港後、本船が帰港しないので、所属する漁業協同組合へ連絡し、捜索に向かった。</p> <p>船長の親族は、船長の家族から船長が帰港しておらず、携帯電話にも応答がないことを聞いたので、捜索に向かった。</p> <p>本船は、16時42分ごろ、橘漁港東方沖2.2M付近で左旋回しているところを僚船の船長により発見され、船内の捜索が行われたものの、船長は発見されなかった。</p> <p>本船は、船長の親族の操船により帰港した。</p> <p>(付図1 事故発生場所概略図、写真1 本船 参照)</p>																														
その他の事項	<p>戦車こぎ網漁業は、全長約300mのえい網索（ワイヤ）と、‘戦車と称するツメ付きの金属枠に、袋網を取り付けた桁網’（以下「本件桁網」という。）をつなぎ、後部甲板に設置されたネットローラで船尾から繰り出し、本件桁網をえい網して海底を引く漁である。</p> <p>船長の親族によれば、船長は、ふだんから戦車こぎ網漁業の操業開始時刻に間に合わせるよう05時40分ごろ橘漁港を出港し、帰航する際は船長の家族に今から帰る旨の連絡を入れていたが、本事故当日はその連絡がなかった。</p> <p>小型機船底びき網漁業許可証によれば、2月の戦車こぎ網漁業の操業開始時刻は06時00分で、操業終了時刻は18時00分であった。</p> <p>本船は、発見された際、左舷船尾部の甲板上に選別前の漁獲物が残されており、本件桁網が船尾端から約20m離れた所で引かれた状態であった。</p> <p>船長の親族によれば、船長は、ふだん帰航中に航行状態のまま本件桁網を船尾端に引き寄せ、袋網を後部甲板に設置されたやぐらの滑車で引き上げた後、えい網索と本件桁網をつなぐチェーンの間に立ち、</p>																														

袋網に目詰まりした物を竹のへらで叩く等の清掃作業をしていた。
(図1、図2参照)

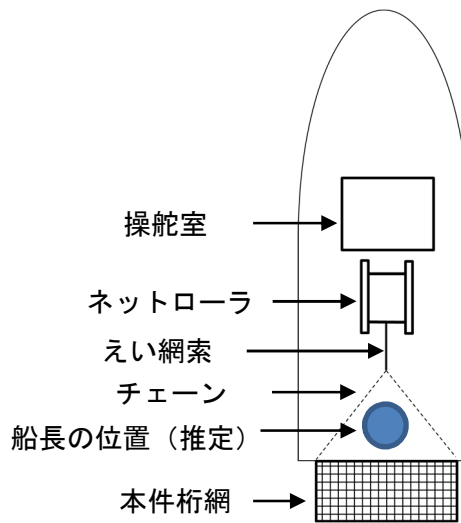


図1 本件桁網を船尾端に引き寄せた状態（上方から見たイメージ）

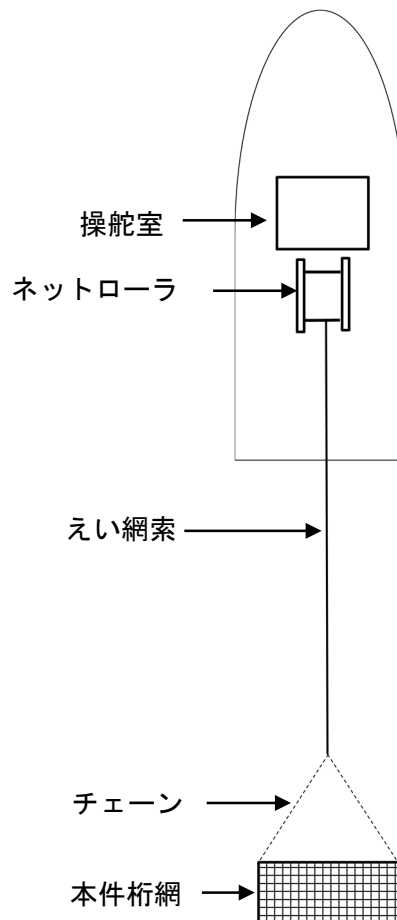


図2 本件桁網が船尾端から離れた所で引かれた状態（上方から見たイメージ）

	<p>船長の親族は、本件桁網が船尾端から約20m離れた所で引かれた状態だったので、船長が、えい網索と本件桁網をつなぐチェーンの間に立ち、袋網の清掃等を行っている際、何かの弾みで本件桁網が船尾端から離れ、船外に投げ出された可能性があると思つた。</p> <p>本船は、船体に他船と衝突したような痕跡は認められなかった。</p> <p>船長は、ふだん漁をする時、スウェットの上下、カップの上下、毛糸の帽子及び長靴を着用し、救命胴衣を着用していなかった。</p> <p>操舵室内に、ウエストベルト型の膨張式救命胴衣及び防水型の携帯電話が置かれていた。</p> <p>船長の親族によれば、船長は、持病もなく、健康状態は良好であった。</p> <p>本船に、縄ばしご等は備え付けられていなかった。</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>船長は、行方不明となった。</p> <p>船長は、本船に乗り組み、戦車こぎ網漁業の目的で橘漁港を出港し、14時ごろ僚船の船長が、本船を目撃したのち、16時42分ごろ橘漁港東方沖2.2M付近で、本船が無人の状態では左旋回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て行方不明となったものと考えられる。</p> <p>船長は、本船に乗り組み、本件桁網を船尾端に引き寄せた状態で、橘漁港東方沖を航行中、袋網の清掃等を行っている際、本件桁網が船尾端から離れ、落水した可能性があると考えられるが、目撃者がいなかったことから、その状況を明らかにすることはできなかった。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、本件桁網を船尾端に引き寄せた状態で、橘漁港東方沖を航行中、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>
<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"> ・船長は、えい網索と漁具の間等で作業を行うと、船体動揺等により漁具が移動して巻き込まれ、自身が落水する可能性があるため、ネットローラのブレーキが効いているか十分に確認を行い、安全な位置で作業を行うこと。 ・小型船舶の乗船者は、暴露甲板上では救命胴衣を着用し、防水型又は防水パックに入れるなど防水措置が施された携帯電話を身に付けておくこと。 ・小型の漁船に1人で乗り組む船長は、甲板上で作業を行う際、落水する可能性があるため、事前に縄ばしご等を装備し、安全を確保

	した上で作業を行うことが望ましい。
--	-------------------

付図1 事故発生場所概略図

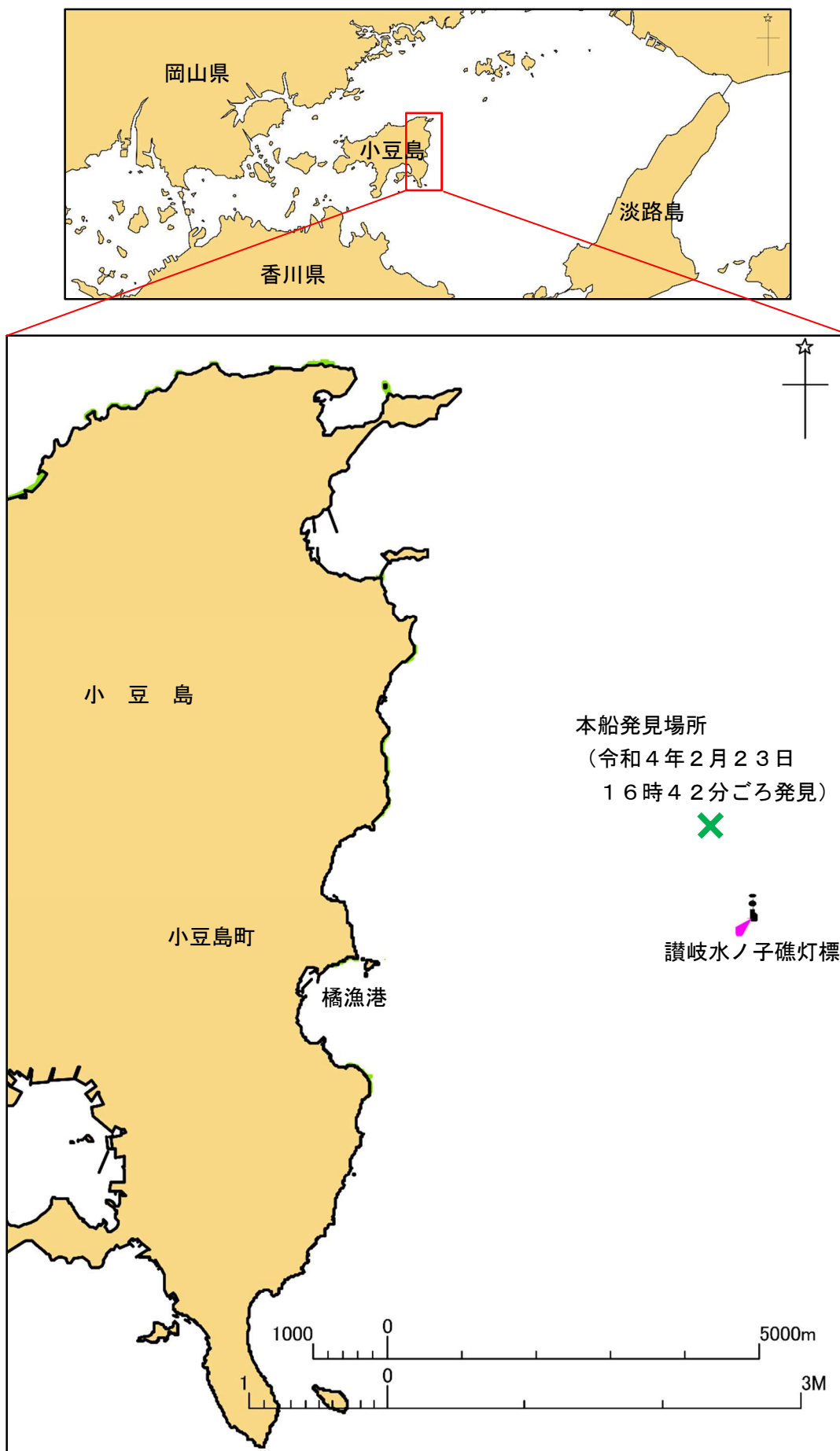


写真1 本船

