

船舶事故調査報告書

令和5年7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2月24日 19時00分ごろ～25日 06時30分ごろの間）
発生場所	長崎県佐世保市宇久島北西方沖 五島白瀬灯台から真方位322°25.1海里（M）付近 （概位 北緯33°31.0′ 東経128°30.0′ 付近）
事故の概要	漁船AYAは、錨泊中、無人の状態となっていることが判明し、船長が行方不明となり、後日、死亡認定された。
事故調査の経過	令和4年3月1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、本人が本事故で行方不明となり、その後、死亡認定されたため、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 AYA、18トン NS2-23511（漁船登録番号）、明星水産有限会社 19.70m（Lr）×4.67m×1.93m、FRP ディーゼル機関、478.1kW、平成5年9月3日
乗組員等に関する情報	船長 41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11年3月31日 免許証交付日 平成30年8月27日 （令和6年3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 曇り 本船が錨泊していた場所から東南東方約53Mに位置する平戸特別地域気象観測所の観測値は、次のとおりであった。

日時	平均		最大瞬間		気温 (°C)
	風向	風速 (m/s)	風向	風速 (m/s)	
24日 19:00	西北西	1.5	北西	3.7	3.2
20:00	西南西	1.7	西南西	3.5	3.6
21:00	南南西	1.8	西南西	3.1	4.1
22:00	西南西	1.7	西南西	3.7	4.7
23:00	西南西	1.3	北北西	3.4	5.1
24:00	西北西	2.1	北西	5.6	6.1
25日 01:00	西北西	2.6	西南西	5.4	5.7
02:00	西北西	1.9	西北西	4.0	5.7
03:00	西北西	1.9	西北西	4.6	5.2
04:00	北西	2.2	北北西	4.3	4.9
05:00	北西	3.0	西北西	5.8	5.5
06:00	北北西	3.3	北西	6.8	5.2
07:00	北西	2.8	北北西	6.0	4.9

海象：波高 約 1.5～2.0m、海面水温 約 15℃

事故の経過

本船は、まき網漁に従事する、‘漁網を操る網船1隻、船体の海面上及び海面下に設置した集魚灯により集魚を行う灯船2隻並びに漁獲物を積み込む運搬船3隻で構成された船団’（以下「本件船団」という。）の灯船であった。（写真1参照）



写真1 本船（船尾部）

本件船団の操業は、灯船2隻が、網船及び運搬船に先んじて出航し、漁場に到着後、互いに離れた場所に錨泊して集魚を行い、後から漁場に到着する網船の船長（以下「本件船団長」という。）が2隻の灯船の集魚状況を比べて操業に使用する灯船を選び、選ばれた灯船とその周囲に集まっている魚を網船が漁網で包囲して漁獲するものであった。（図1参照）

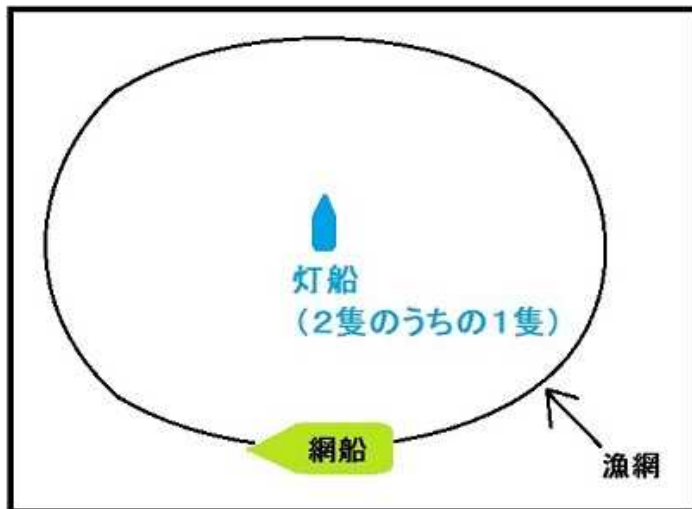


図1 網船、漁網、灯船の配置状況

本船は、船長（以下「本船船長」という。）が1人で乗り組み、集魚を行う目的で、令和4年2月24日09時00分ごろ、佐世保市神崎漁港^{こうさき}を出航するところを、網船の出航準備を行う目的で同漁港に自家用車に乗って到着したばかりの本件船団長に目撃された。

本件船団長は、12時00分ごろ網船に乗って出航し、携帯電話の電波が届く範囲を出た後、19時00分ごろ、宇久島北西方沖の漁場の手前で、船舶電話により、本船を錨泊させている本船船長から本船の魚群探知機のセンサーを上下させる装置が不調でセンサーが下がったまま動かなくなった旨の報告を受け、本船船長に集魚をしながら錨泊を続けて待機するよう指示した。

本件船団長は、漁場に着き、網船の南方1～2M付近に集魚灯等の灯火を点灯している本船を見た後、漁場の波高が2～3日前の時化の影響が残っていて高かったので、しばらく様子を見ることとし、漁業無線により本件船団の全船長に待機するよう指示し、本船ではない方の灯船船長から了解した旨の応答を得た。

本件船団長は、漁業無線により本件船団の全船長に向けて指示を発信した際、全船長からの応答を受けると時間が掛かるので、あらかじめ代表者1名を決め、同代表者が了解と応答すれば、全船長が了解したと解釈する旨を取り決めており、代表者である本船ではない方の灯船船長からの応答を得たので、本船船長も指示を了解したものと思った。

本件船団長は、翌25日、網船を移動させ、各灯船の集魚状況を確認して本船ではない方の灯船で操業を行うこととし、本船船長に本船の集魚を中止して休むように指示する目的で、03時00分ごろ、漁業無線で本船船長に呼び掛けたが応答を得られず、本船船長が就寝していると思った。

本件船団長は、本件船団を指揮して操業を開始した後、何度となく

	<p>漁業無線と船舶電話により本船船長と連絡を取ろうとしたものの応答が得られず、本船船長の身に何かあったのではないかと心配になったが、操業中は誰も持ち場を離れることができないので、操業を終えた後、本船船長の様子を見に行くことにした。</p> <p>本件船団長は、操業を終えた後、本件船団と共に網船で本船に向かい、06時30分ごろ、網船の乗組員2人を本船に乗り移らせて中の様子を確認させたところ、本船船長がおらず、本船が無人であることを知り、海上保安庁に本船船長が行方不明となった旨を通報した。</p> <p>本船は、網船から移乗した乗組員が操縦して神崎漁港に帰港した。</p> <p>本船船長は、僚船、海上保安庁所属の巡視艇及びヘリコプタ等による捜索が続けられたが、発見されなかった。</p> <p>本船船長は、後日、死亡認定により死亡届が受理され、除籍された。</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) 本船船長に関する情報</p> <p>本船船長は、本事故の約18年前から漁に出るようになり、約3年前から本船に船長として乗船していた。</p> <p>本船船長は、泳ぐことができた。</p> <p>本船船長は、本件船団長に出航するところを目撃された際、ダウンジャケット及び防風防寒ズボンを着用しており、ふだんと変わらず健康そうに見えた。</p> <p>(2) 本船に関する情報</p> <p>本船は、船首部に揚錨機1機を備えていた。(写真2参照)</p> <div data-bbox="671 1330 1310 1883" data-label="Image"> </div> <p>写真2 本船の揚錨機</p>



写真3 本船の錨索

本船は、操舵室に空調機が備え付けられ、船体には屋内トイレが配置されていた。(写真4、写真5参照)



写真4 本船操舵室内の空調機（室内機）



写真5 本船の屋内トイレ

本船の中央部から後部にかけて、床から船縁頂部までの高さは、約62cmであった。(写真6参照)



写真6 本船船上で右舷後部方を望む

本船は、宇久島北西方約32M沖（五島白瀬灯台から真方位322°25.1M付近）で集魚灯等を点灯した状態で錨泊していた。

本船は、船体に、他船と衝突したような痕跡が認められず、縄ばしご等の乗込設備が装備されていなかった。

(3) 文献による情報

- ① 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、小型船舶に「縄ばしご」が装備されていれば、小型船舶からの落水者が船上復帰できると記載されている。
- ② 文献（「船員の低体温症対策ガイドブック」、一般財団法人海技振興センター、平成29年2月発行）によれば、水温、意識不明までの時間及び予想生存時間との関係は、次表のとおりである。

水温	意識不明までの時間	予想生存時間
0℃以下	15分以内	15分～45分
0℃～5℃	15分～30分	30分～90分
5℃～10℃	30分～60分	1時間～3時間
10℃～15℃	1時間～2時間	1時間～6時間
15℃～20℃	2時間～7時間	2時間～40時間

	20℃～25℃	2時間～12時間	3時間以上
分析 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>(4) その他の情報</p> <p>本船の操舵室には、本船船長の自動膨張式ショルダ一型救命胴衣、ダウンジャケット及び携帯電話が残されていた。</p> <p>本件船団長は、ふだん暴露甲板では救命胴衣及び上着を脱ぐことがない本船船長が、暖房が効いた操舵室内に救命胴衣及びダウンジャケットを残していたので、船外に向かって小用を足すなど短時間で終わる用を済ませる目的で暴露甲板に出た際、何らかの事情により身体のバランスを崩し、高い波により船体動揺が激しい本船から落水した可能性があると思つた。</p> <p>不明</p> <p>不明</p> <p>不明</p> <p>本船船長は、行方不明となり、後日、死亡認定された。</p> <p>本船船長は、本船が、宇久島北西方沖において錨泊中、2月24日19時00分ごろ船舶電話で魚群探知機の不調を本件船団長に報告し、翌25日06時30分ごろ本船が無人の状態であることが判明したことから、この間に落水して行方不明となったものと考えられる。</p> <p>本船船長は、気温6℃以下の状況下、暖房を効かせていた操舵室内にダウンジャケット及び救命胴衣を残していたことから、船外に向けて小用を足すなど短時間で終わる用を済ませる目的で暴露甲板に出た際、身体のバランスを崩すなどし、高い波により船体動揺が激しい本船から落水した可能性があると考えられるが、目撃者がおらず、落水の状況を明らかにすることはできなかった。</p> <p>本船船長は、泳ぐことができ、本船が点灯していた集魚灯等により本船周囲が明るく照らされた状態で錨泊中であつたが、本船に縄ばしご等の海面からの乗込設備が装備されていなかったことから、落水後、本船に戻ることができなかつた可能性があると思つた。</p> <p>本船船長は、海面水温が約15℃であつたこと、及び文献「船員の低体温症対策ガイドブック」に記載された水温に対する意識不明までの時間により、同水温下では約1～2時間で意識を失うことから、本船に戻ることができないうちに、低体温症となり意識を失つた可能性があると思つた。</p>		
原因	本事故は、本船が、宇久島北西方沖において、錨泊中、本船船長が落水したことにより発生したものと考えられる。		
再発防止策	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。 ・小型船舶の乗船者は、暴露甲板上において、常時、救命胴衣を着		

	<p>用すること。</p> <ul style="list-style-type: none">・ 1人で小型船舶に乗り組んでいる船長は、落水した場合に備え、縄ばしご等の乗込設備を船体に装備しておくこと。
--	--

付図1 事故発生場所概略図

