

船舶事故調査報告書

令和6年10月23日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 伊藤 裕 康（部会長）
 委員 上野 道 雄
 委員 岡本 満喜子

事故種類	乗組員死亡
発生日時	不明（令和5年11月15日 16時00分ごろ～16日 08時30分ごろの間）（医師による死亡推定時刻：11月16日）
発生場所	不明（山口県長門市川尻岬北方沖）
事故の概要	漁船誠漁丸は、操業中、船長が落水して死亡した。
事故調査の経過	令和5年12月25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 誠漁丸、4.9トン YG3-54985（漁船登録番号）、個人所有 11.66m(Lr)×2.71m×1.20m、FRP ディーゼル機関、220.65kW、平成6年7月8日 第291-34607号（船舶検査済票の番号） （写真1 参照） <div style="text-align: center;">  </div>
乗組員等に関する情報	船長 70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6年6月2日 免許証交付日 平成30年11月12日

(令和6年6月1日まで有効)																																																																																																				
死傷者等	死亡 1人(船長)																																																																																																			
損傷	なし																																																																																																			
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ</p> <p>本船発見場所から南方約13海里(M)に位置する長門市油谷新別名にある地域気象観測システム(アメダス)の観測値は、次のとおりであった。</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th rowspan="2">日時</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>15日 16:00</td><td>北西</td><td>1.3</td><td>西北西</td><td>2.2</td></tr> <tr><td>17:00</td><td>南南西</td><td>0.9</td><td>南南東</td><td>1.6</td></tr> <tr><td>18:00</td><td>北東</td><td>0.9</td><td>北東</td><td>1.7</td></tr> <tr><td>19:00</td><td>東</td><td>1.5</td><td>東</td><td>2.2</td></tr> <tr><td>20:00</td><td>東北東</td><td>0.9</td><td>北東</td><td>1.8</td></tr> <tr><td>21:00</td><td>東</td><td>1.2</td><td>東</td><td>1.9</td></tr> <tr><td>22:00</td><td>東</td><td>1.8</td><td>東南東</td><td>2.3</td></tr> <tr><td>23:00</td><td>東北東</td><td>1.6</td><td>東</td><td>2.0</td></tr> <tr><td>16日 00:00</td><td>東北東</td><td>1.5</td><td>東北東</td><td>2.2</td></tr> <tr><td>01:00</td><td>東</td><td>1.9</td><td>東北東</td><td>2.6</td></tr> <tr><td>02:00</td><td>南東</td><td>1.0</td><td>南南東</td><td>1.9</td></tr> <tr><td>03:00</td><td>東</td><td>1.7</td><td>東</td><td>2.1</td></tr> <tr><td>04:00</td><td>南東</td><td>1.0</td><td>南</td><td>2.2</td></tr> <tr><td>05:00</td><td>北</td><td>0.7</td><td>南</td><td>1.6</td></tr> <tr><td>06:00</td><td>東北東</td><td>1.8</td><td>東北東</td><td>2.2</td></tr> <tr><td>07:00</td><td>東</td><td>1.5</td><td>東北東</td><td>2.0</td></tr> <tr><td>08:00</td><td>東</td><td>1.6</td><td>東北東</td><td>2.6</td></tr> <tr><td>09:00</td><td>南南東</td><td>2.4</td><td>南南東</td><td>3.9</td></tr> </tbody> </table> <p>海象：波高 約0.5～0.7m、水温 約21℃</p>	日時	平均		最大瞬間		風向	風速(m/s)	風向	風速(m/s)	15日 16:00	北西	1.3	西北西	2.2	17:00	南南西	0.9	南南東	1.6	18:00	北東	0.9	北東	1.7	19:00	東	1.5	東	2.2	20:00	東北東	0.9	北東	1.8	21:00	東	1.2	東	1.9	22:00	東	1.8	東南東	2.3	23:00	東北東	1.6	東	2.0	16日 00:00	東北東	1.5	東北東	2.2	01:00	東	1.9	東北東	2.6	02:00	南東	1.0	南南東	1.9	03:00	東	1.7	東	2.1	04:00	南東	1.0	南	2.2	05:00	北	0.7	南	1.6	06:00	東北東	1.8	東北東	2.2	07:00	東	1.5	東北東	2.0	08:00	東	1.6	東北東	2.6	09:00	南南東	2.4	南南東	3.9
日時	平均		最大瞬間																																																																																																	
	風向	風速(m/s)	風向	風速(m/s)																																																																																																
15日 16:00	北西	1.3	西北西	2.2																																																																																																
17:00	南南西	0.9	南南東	1.6																																																																																																
18:00	北東	0.9	北東	1.7																																																																																																
19:00	東	1.5	東	2.2																																																																																																
20:00	東北東	0.9	北東	1.8																																																																																																
21:00	東	1.2	東	1.9																																																																																																
22:00	東	1.8	東南東	2.3																																																																																																
23:00	東北東	1.6	東	2.0																																																																																																
16日 00:00	東北東	1.5	東北東	2.2																																																																																																
01:00	東	1.9	東北東	2.6																																																																																																
02:00	南東	1.0	南南東	1.9																																																																																																
03:00	東	1.7	東	2.1																																																																																																
04:00	南東	1.0	南	2.2																																																																																																
05:00	北	0.7	南	1.6																																																																																																
06:00	東北東	1.8	東北東	2.2																																																																																																
07:00	東	1.5	東北東	2.0																																																																																																
08:00	東	1.6	東北東	2.6																																																																																																
09:00	南南東	2.4	南南東	3.9																																																																																																
事故の経過	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、いか一本釣り漁の目的で、令和5年11月15日16時00分ごろ、川尻岬北方沖の漁場に向け、山口県下関市特牛港を出港したところを同港に設置された監視カメラに記録されていた。</p> <p>船長の家族は、16日06時00分ごろ、ふだん、船長が遅くとも市場で水揚げを終えて帰宅している頃であったが、帰宅していなかったため、不安に思い、船長の携帯電話に連絡したが、呼出し音が鳴るものの応答がなかった。</p> <p>船長の家族は、特牛港に向かい、本船が帰港しているかを確認したが、帰港していなかったため、船長の親族に状況を説明した。</p> <p>船長の親族は、船長が所属する漁業協同組合の組合員(以下「僚船</p>																																																																																																			

A船長」という。)にその旨を連絡した。

僚船A船長は、他の僚船及び漁業協同組合担当者に事態を伝え、同組合担当者は、118番通報を行った。

本船は、僚船及び海上保安庁の巡視船艇による捜索が行われ、08時30分ごろ、川尻岬北方沖で捜索を行っていた僚船の船長(以下「僚船B船長」という。)により、無人の状態で見つされた。

僚船B船長は、本船の発見場所及び本船が集魚灯を点灯してパラシュート型シーアンカー(以下「シーアンカー」という。)を投入して漂流している状況を僚船及び海上保安庁の巡視船艇に連絡した。

僚船A船長は、船長の親族を自身が操船する船に乗せて本船を捜索していたところ、本船の発見場所の情報を得て同場所に向かった。

船長の親族は、本船に到着後、本船に乗り込んだところ、主機が中立運転となっており、シーアンカーの引き綱(パラシュートを揚収する際に引く綱)がプロペラと舵との間に引っ掛かっているのを認めた。

船長の親族は、プロペラの点検口からシーアンカーの引き綱を鎌で切断し、シーアンカーを回収後、本船を操船して14時00分ごろ、特牛港に帰港した。(図1参照)

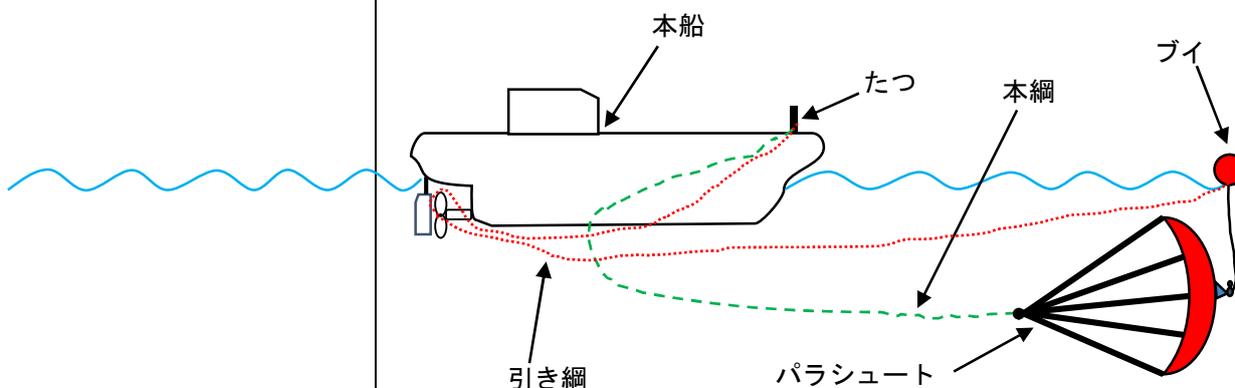


図1 本船発見時のシーアンカーの引き綱の状況

船長は、僚船及び海上保安庁の巡視船艇により捜索が続けられ、27日14時27分ごろ、島根県浜田市唐鐘漁港南岸付近で浮遊しているところを目撃した^{とうがね}通行人により110番通報され、急行した救急隊員によって救助されたものの、社会死(医師の診断を仰ぐまでもなく、身体の状態から誰が見ても判断できる死)と判断された。

船長は、その後、病院に搬送され、医師による司法解剖の結果、死因は、不詳と検案された。

(付図1 事故発生場所概略図 参照)

その他の事項

(1) 船長に関する情報

	<p>船長は、本事故の約40年前、陸上の仕事から漁師に転職し、小型漁船に1人で乗り組み、沿岸漁業を営んでいた。</p> <p>船長は、本事故の約50年前、交通事故で右膝の機能障害を患っており、歩行がおぼつかなかった。</p> <p>船長の家族によれば、船長は、自宅を出発する際にふだんと変わった様子はなかった。</p> <p>船長は、長袖のシャツ、トレーナー、ヤッケ、長ズボン、胴付きカッパ、長靴を着用していた。</p> <p>船長は、発見された際、救命胴衣を着用していなかった。</p> <p>船長の救命胴衣及び携帯電話は、本事故後、船内で発見された。</p> <p>(2) 本船のいか一本釣り漁等に関する情報</p> <p>船長が行っていたいか一本釣り漁は、次のとおりであった。</p> <p>① 漁場へ日没前に到着した後、主機を中立運転とし、船首を潮流の下流に向け、船首からシーアンカーのパラシュートを海中に入れ、同パラシュートが広がって潮流を受けているのを確認したら、本綱を少しずつ出し、本船を安定させて漂泊させる。</p> <p>② 甲板上に釣り竿を設置し、日没に合わせて集魚灯を点灯する。</p> <p>③ 操業を終えるまで漂泊を続け、シーアンカーのパラシュートと本船が近づけば、主機のクラッチレバーを後進に入れるなどして本船との間隔を調整する。</p> <p>漁獲物は、本事故時、船首甲板のいけすにいかが約7匹、鯛が1匹、また、クーラーボックスによこわ（クロマグロの稚魚）が4～5匹入っていた。</p> <p>(3) 本船等の状況</p> <p>他船と衝突したような痕跡はなかった。</p> <p>落水時に船上へ復帰するための縄ばしごや固定ばしごの装備はなかった。</p> <p>船尾端のブルワークは、甲板からの高さが約58cm、海面からブルワーク上端までの高さが約80cmであった。</p> <p>(4) その他の情報</p> <p>僚船A船長及び船長の親族は、本船発見時、シーアンカーの引き綱がプロペラと舵との間に引っ掛かっていたので、船長がフックで引き綱を外そうとしていたのではないかと本事故後に思った。</p> <p>船長の家族は、船長が右膝の機能障害を患っており、歩行がおぼつかないで、プロペラと舵との間に引っ掛かったシーアンカーの引き綱を外そうとした際に体勢を崩して落水したのではないかと本事故後に思った。</p>
分析	

<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 不明 なし</p> <p>船長の死因は、不詳と検案されたものの、次のことから、落水した後、浮力が十分に得られずに溺水して死亡した可能性があると考えられる。</p> <p>(1) 発見された際、救命胴衣を着用していなかったこと。 (2) 本事故後、船内で救命胴衣が発見されたこと。</p> <p>船長は、11月15日16時00分ごろ特牛港を出港した後、16日08時30分ごろ川尻岬北方沖において、本船が無人で漂泊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。</p> <p>船長は、本船が発見された際、主機が中立運転となっていたことから、漂泊中、落水したものと考えられる。</p> <p>船長は、次のことから、プロペラと舵との間に引っ掛かったシーアンカーの引き綱を外そうとした際に体勢を崩して落水した可能性があると考えられるが、目撃者がおらず、船長が死亡しており、客観的な情報も十分に得られなかったことから、船長が落水して溺水に至った状況を明らかにすることができなかった。</p> <p>(1) シーアンカーの引き綱がプロペラと舵との間に引っ掛かっていたこと。 (2) 右膝の機能障害を患っており、歩行がおぼつかなかったこと。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が川尻岬北方沖で漂泊中、船長が落水して溺水したことにより発生した可能性があると考えられる。船長は、プロペラと舵との間に引っ掛かったシーアンカーの引き綱を外そうとした際、体勢を崩して落水した可能性があると考えられるが、目撃者がおらず、船長が死亡しており、客観的な情報も得られなかったことから、落水して溺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>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"> ・ 小型漁船の船長は、ブルワークの低い暴露甲板上で作業を行う際、体のバランスを崩さないよう十分に注意すること。 ・ 小型漁船の船長は、暴露甲板上では必ず救命胴衣を着用すること。 ・ 小型漁船に1人で乗り組む船長は、落水等の緊急時の連絡手段として、防水型の携帯電話又は防水パックに入れた携帯電話を携帯すること。 ・ 小型漁船に1人で乗り組む船長は、落水した場合に備え、縄ばしご等を船体に設置しておくことが望ましい。

	(参考ウェブ 「小型船舶に「縄ばしごを装備しよう！」_運輸安全委員会仙台事務所)
--	--

https://www.mlit.go.jp/jtsb/kaiken/kaiken20201027_s2.pdf

付図1 事故発生場所概略図

