

船舶事故調査報告書

令和6年10月16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	乗組員負傷
発生日時	令和5年7月25日 05時01分ごろ
発生場所	長崎県壱岐市細崎南方沖 壱岐郷ノ瀬灯台から真方位226° 1.3海里（M）付近 （概位 北緯33° 41.5′ 東経129° 40.5′）
事故の概要	漁船長 ^{ちようしゆう} 州丸は、北東進中、船長が落水して負傷した。
事故調査の経過	令和5年9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。 原因関係者から意見聴取を行った。
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 長州丸、2.7トン NS3-73790（漁船登録番号）、個人所有 8.41m（Lr）×2.17m×0.70m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数70、平成8年7月10日
乗組員等に関する情報	船長 59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 昭和63年2月12日 免許証交付日 令和4年6月6日 （令和10年2月11日まで有効）
死傷者等	重傷 1人（船長）
損傷	船底に破口等
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南、風力 3、視界 良好 海象：海上 平穏、水温 約27℃
事故の経過	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7月25日02時00分ごろ壱岐市原島 ^{はる} 南方沖の漁場に向け、同市印通寺 ^{いんどうじ} 港を出航した。 本船は、02時30分ごろ漁場に到着した後、船尾甲板に設置されたスパンカー [*] 1の帆（以下「帆」という。）を展張し、主機を中立運転として流し釣りを始めた。 船長は、05時00分ごろ、細崎南方沖で操業を終え、沿岸に沿って帰航することとし、1～2ノットの対地速力で自動操舵により本船

*1 「スパンカー」とは、船尾甲板に設置され、帆を展張することで船首を風上に向けるものをいう。

を北東進させた。

船長は、帆を降ろし、右舷船尾の船べりの上に立ってブームの端に結ばれたロープ（以下「本件ロープ」という。）を用いてブームに帆を巻く作業を始めた。

船長は、3回ほど巻いた後、帆を強くブームに締め付けようと両手で本件ロープを引っ張ったところ、本件ロープが破断し、05時01分ごろ左肩から倒れるように落水した。（写真1参照）



写真1 本件ロープの破断前の船長の体勢（同型船）

船長は、船外に飛び出していた帆を揚げ降ろしするロープをつかみ、本船に引かれながら同ロープを伝って本船によじ上ろうとしたが、上がることができなかった。

船長は、その後、ベスト型の手動膨張式救命胴衣が脱げ、力が尽きてロープを離した。

船長は、陸まで泳ぐことはできないと思い、背浮き（体を仰向けにして水面に浮いた姿勢）で救助を待つこととした。

本船は、無人の状態でも北東進を続け、吉岐市海豚鼻北西岸の干出浜*2（岩）に乗り揚げた。

海豚鼻に来ていた漁業者は、06時50分ごろ、乗り揚げている本船を目撃して所属する漁業協同組合の監視船の乗組員に本事故の発生を連絡した。（写真2参照）

*2 「干出浜」とは、最低水面と最高水面との間にある浜をいう。

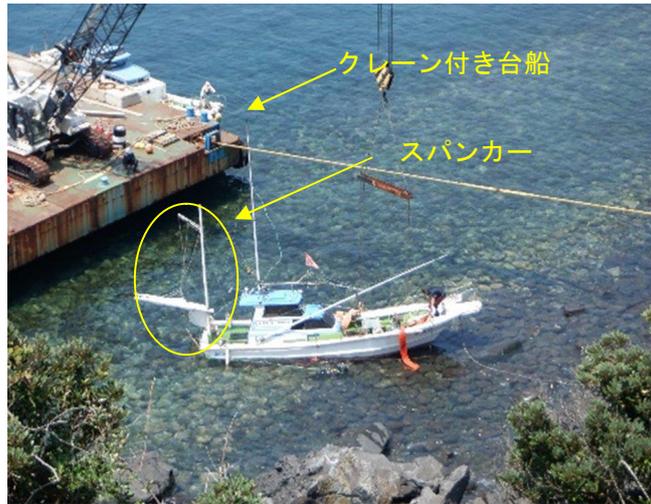


写真2 本船（乗揚の状況）

連絡を受けた監視船の乗組員は、118番通報及び関係機関に連絡した。

僚船、監視船及び海上保安庁の巡視艇により捜索活動等が開始され、船長は、07時30分ごろ、細崎南方沖で浮遊しているところを僚船船長に発見され、救助された。

船長は、僚船で印通寺港に帰航し、待機していた救急車で病院に搬送され、医師により低体温症と診断されて約2週間の入院加療を受けた。

本船は、26日12時08分ごろ、船長が所属する漁業協同組合担当者が手配したクレーン付き台船によって引き揚げられ、印通寺港に運搬され、後日、解撤された。

（付図1 事故発生場所概略図 参照）

その他の事項

(1) スパンカーに関する情報

スパンカーは、マストの高さが約4m、ブームの長さが約2.5mであり、本事故の約3年前に船長が自作して設置していた。

船長は、ふだん、いか一本釣り漁を行った際、印通寺港に帰航した後、帆の収納作業を行っていたが、本事故時、帰航後に他の仕事を立て込んでおり、また、天気が悪化する情報を得ていたので、帆の収納作業を帰航中に行い、帆をブームに本件ロープで強く締め付けようとしていた。

(2) 本件ロープに関する情報

本件ロープは、材質がナイロン製、長さが約3m、直径が約5mmであった。

スパンカー製造会社の取扱説明書によれば、使用ごとにロープの摩耗や損傷の有無を点検し、外皮のめくれなどがある場合は交換するように記載されている。

船長は、本件ロープの点検及び交換をスパンカー設置後約3年

	<p>間行ったことはなく、本件ロープが日光（紫外線）により経年劣化を起こしていたかもしれないと本事故後に思った。</p> <p>(3) 船長に関する情報</p> <p>船長は、本事故の約40年前から父親の手伝いで操業を行っていたが、約15年前から一人で操業を行うようになった。</p> <p>船長は、月平均約15日操業を行っており、5月～7月にスパンカーを用いていか一本釣り漁、11月～3月にさわらトローリング漁を行っていた。</p> <p>船長は、本事故当時、長袖のシャツの上にベスト型の手動膨張式救命胴衣、長ズボンを着用していたが、操業時に体が動かしにくいと感じていたため同救命胴衣の留め具を外していた。</p> <p>船長は、防水型携帯電話を所持していたが、船内に置いており、身に付けていなかった。</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>あり</p> <p>あり</p> <p>あり</p> <p>本船は、細崎南方沖を北東進中、船長が、風力3の風を受ける状況下、右舷船尾の船べりの上に立ちながら、スパンカー設置後3年を経過した本件ロープをブームに強く締め付ける作業を行っていたことから、本件ロープの破断により体を支えられなくなって落水し、船上に上がることができず、約2時間30分漂流を続け、低体温症を発症したものと推定される。</p> <p>本件ロープは、経年劣化していたことから、破断した可能性があると考えられる。</p> <p>船長は、本件ロープが約3年で劣化するとは思っていなかったことから、本件ロープの点検及び交換を行ったことがなかったものと考えられる。</p> <p>船長は、次のことから、帰航中に右舷船尾の船べりの上に立ち、帆をブームに本件ロープで強く締め付ける作業を行っていたものと考えられる。</p> <p>(1) 帰航後に他の仕事が立て込んでおり、急いでいたこと。</p> <p>(2) 天気が悪化する情報を得ていたこと。</p> <p>船長は、防水型携帯電話を所持していたが、船内に置いていたことから、落水した際、連絡を取ることができず、救助されるまで約2時間30分を要し、低体温症を発症したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、細崎南方沖を北東進中、船長が、風力3の風を受ける状況下、右舷船尾の船べりの上に立ちながら、スパンカー設置後3年を経過した本件ロープで帆をブームに強く締め付ける作業を行っていたため、本件ロープの破断により体を支えられなくなって落水し、長時</p>

	間漂流したことにより発生したものと推定される。
再発防止策	<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"> ・ 小型漁船の乗組員は、スパンカーの収納作業をする際、航行中、落水のおそれがあるので、船べりの上に立って行わないこと。 ・ 小型漁船の乗組員は、スパンカーの付属するロープを定期的に点検し、摩耗や損傷があれば、交換すること。 ・ 小型漁船に1人で乗り組む船長は、防水処置を施した携帯電話を常に携行し、緊急時の連絡手段を確保すること。 ・ 小型船舶の乗組員は、暴露甲板上では、救命胴衣を正しく着用し、乗船すること。

付図1 事故発生経過概略図

