

# 船舶事故調査報告書

令和6年3月27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9月7日 08時ごろ～12時ごろまでの間）																																																				
発生場所	不明（長崎県新上五島町浜串漁港周辺）																																																				
事故の概要	漁船峰丸は、いせえび刺網漁の操業中、船長が落水して溺死した。																																																				
事故調査の経過	令和5年9月12日、本事故の調査を担当する主管調査官（長崎事務所）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 峰丸、0.4トン NS3-603519（漁船登録番号）、個人所有 5.18m(Lr)×1.45m×0.60m、FRP ガソリン機関（船外機）、漁船法馬力数30、平成9年5月26日																																																				
乗組員等に関する情報	船長 89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49年10月25日 免許証交付日 令和元年7月18日 (令和7年6月29日まで有効)																																																				
死傷者等	死亡 1人（船長）																																																				
損傷	船尾部船底外板に破口を伴う擦過傷、船外機に濡損等																																																				
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北北東、風力 5、視界 良好 海象：波向 北北東、波高 約1.0m、水温 約28℃ 浜串漁港南西方沖約19海里（M）に位置する上天津地域気象観測所の観測値は、次のとおりであった。																																																				
	<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">日時</th> <th rowspan="2">気温 (℃)</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>7日 07:00</td> <td>25.9</td> <td>北北東</td> <td>8.3</td> <td>北北東</td> <td>11.3</td> </tr> <tr> <td>08:00</td> <td>26.3</td> <td>北北東</td> <td>8.7</td> <td>北北東</td> <td>11.8</td> </tr> <tr> <td>09:00</td> <td>27.3</td> <td>北北東</td> <td>7.9</td> <td>北北東</td> <td>10.8</td> </tr> <tr> <td>10:00</td> <td>28.1</td> <td>北北東</td> <td>7.3</td> <td>北北東</td> <td>10.8</td> </tr> <tr> <td>11:00</td> <td>28.5</td> <td>北</td> <td>8.9</td> <td>北北東</td> <td>11.8</td> </tr> <tr> <td>12:00</td> <td>29.1</td> <td>北</td> <td>8.1</td> <td>北北東</td> <td>11.3</td> </tr> <tr> <td>13:00</td> <td>29.4</td> <td>北</td> <td>8.7</td> <td>北</td> <td>12.9</td> </tr> </tbody> </table>	日時	気温 (℃)	平 均		最大瞬間		風向	風速(m/s)	風向	風速(m/s)	7日 07:00	25.9	北北東	8.3	北北東	11.3	08:00	26.3	北北東	8.7	北北東	11.8	09:00	27.3	北北東	7.9	北北東	10.8	10:00	28.1	北北東	7.3	北北東	10.8	11:00	28.5	北	8.9	北北東	11.8	12:00	29.1	北	8.1	北北東	11.3	13:00	29.4	北	8.7	北	12.9
日時	気温 (℃)			平 均		最大瞬間																																															
		風向	風速(m/s)	風向	風速(m/s)																																																
7日 07:00	25.9	北北東	8.3	北北東	11.3																																																
08:00	26.3	北北東	8.7	北北東	11.8																																																
09:00	27.3	北北東	7.9	北北東	10.8																																																
10:00	28.1	北北東	7.3	北北東	10.8																																																
11:00	28.5	北	8.9	北北東	11.8																																																
12:00	29.1	北	8.1	北北東	11.3																																																
13:00	29.4	北	8.7	北	12.9																																																

14:00	29.5	北	10.1	北北東	13.4
-------	------	---	------	-----	------

沿岸波浪実況図によれば、浜串漁港南南東方沖約2.7Mに位置する沿岸代表点（天草灘：北緯32°30′ 東経129°20′）における7日09時の波向、波の周期、波高、風向及び風速の推定値は、次のとおりであった。

日時	波向	周期(s)/波高(m)	風向	風速(ノット)
7日 09時	北北東	5 / 1.3	北東	20 (約10.8m/s)

新上五島町には、9月4日10時02分に強風注意報が、5日04時21分に波浪注意報が発表され、本事故時も継続中であった。

### 事故の経過

船長は、令和5年9月7日07時ごろ自宅を出た後、本船に1人で乗り組み、いせえび刺網漁の目的で、浜串漁港の係留地から出漁した。

船長の家族は、ふだん、船長が12時ごろ帰宅していたものの、13時を過ぎても帰宅しなかったため、不安に思い、14時ごろ浜串漁港に移動し、本船の帰港有無を確認したが、本船が未帰港であることが分かった。

船長の家族は、浜串漁港の近くに住む親戚に状況を説明し、同親戚の車で同漁港の外を見渡すことができるビシャゴ鼻付近に移動した。

船長の家族と共に本船を探していた親戚は、14時15分ごろ、ビシャゴ鼻付近から北北西方に延びた防波堤（以下「沖防波堤」という。）に敷設された消波ブロック付近に、船首部のみを海面上に出して半沈没状態となっている本船を発見した。（写真1参照）

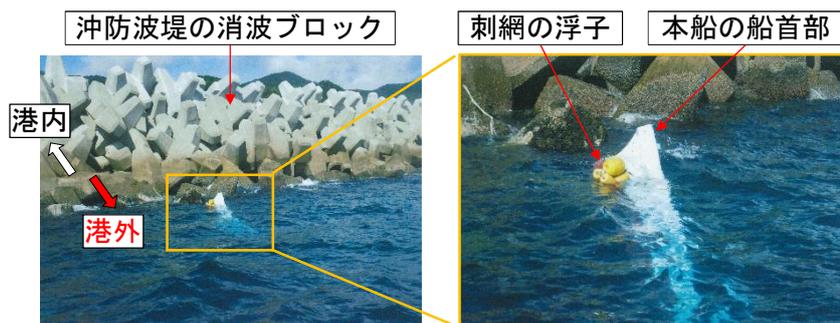


写真1 沖防波堤の消波ブロック付近で半沈没状態となった本船  
(本船の回収作業が行われた9月9日に撮影)

本船を発見した親戚は、地元の漁業協同組合に赴いて事態を伝え、同組合の職員は海上保安庁及び警察へ通報を行った。

船長は、漁業協同組合の所属船舶や巡視艇による搜索のほか、陸上からの搜索が行われた結果、16時17分ごろ、沖防波堤上で搜索を行っていた警察官等によって、沖防波堤の消波ブロックの隙間にうつ伏せの状態で見つかりました。

	<p>船長は、消防署の救急隊員によって救出されたが、不搬送<sup>*1</sup>とされ、その後、医師により、死因が短時間での溺死、死亡推定時刻が08時ごろから12時ごろの間と検案された。</p> <p>本船は、本事故当日及び8日は荒天のため回収作業が行われず、9日、漁業協同組合の所属船舶によって浜串漁港にえい航された。</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) 船長の漁業経験、健康状態等</p> <p>① 船長は、まき網漁業を行う地元の水産会社を55歳で退職後、小型漁船による沿岸漁業を営み、平成14年からは船外機船である本船を使用し、毎年浜串漁港周辺の漁場でいせえび刺網漁を行っていた。</p> <p>② 船長は、加齢等の影響で両膝関節の機能が低下しており、自宅から徒歩で5分ほどの距離にある本船の係留地までの移動にハンドル形電動車いすを使用していた。</p> <p>③ 船長の家族は、過去には、船長と共に出漁して操業を手伝うことがあったが、加齢による身体機能の低下に伴い、本事故の数年前から出漁することができなくなっていた。</p> <p>(2) 浜串漁港</p> <p>浜串漁港は、沖防波堤北端部と陸岸とによって北東方に開いた港口が形成されており、港口の沖には、港内への波の進入を防止する目的で、一文字形の防波堤（以下「一文字防波堤」という。）が築造されていた。（写真2、写真3参照）</p>
<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>写真2 沖防波堤及び一文字防波堤 (ビシャゴ鼻付近から撮影)</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>写真3 一文字防波堤 (沖防波堤上から撮影)</p> </div> </div>	
	<p>(3) いせえび刺網漁の操業方法等</p> <p>① いせえび刺網漁は、固定式刺網を漁場に仕掛けた後、1日置いて揚網を行うもので、船長は、5日は休漁し、本事故前日と</p>

<sup>\*1</sup> 救急隊員は、傷病者が明らかに死亡している場合、医療機関への搬送を行わないものとされている。

なる6日は刺網を仕掛けに出漁していた。

また、船長は、ふだん、いせえび刺網漁を行う場合、08時ごろ出漁して12時ごろ帰港していた。

(図1 参照)



図1 いせえび刺網のイメージ

- ② 揚網は漂泊して行い、その際、刺網がプロペラに絡まないように船首部で揚網作業を行うことが一般的であったが、船長は、膝が悪かったので、船首部に移動せず、船外機の操作場所である左舷船尾部の物入れの蓋の上で、腰を掛けた姿勢のまま刺網を手繰って右舷側から船内に揚収していた。

また、船長は、本船の船外機をチルトアップ（船外機を傾けてプロペラを海上に引き上げた状態にすること。）せずに揚網作業を行っていた。

(図2 参照)

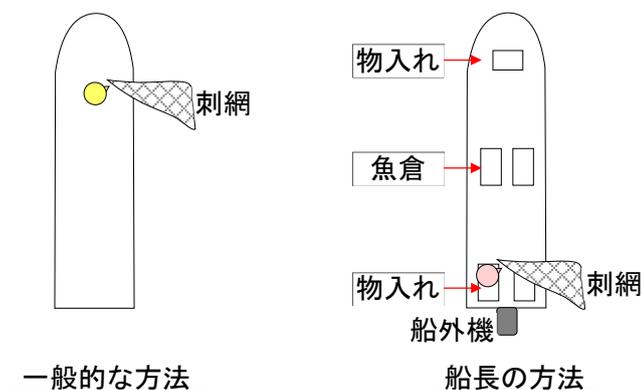


図2 いせえび刺網の揚網方法

- ③ 船長の地元の漁師の間では、北風や北東風が吹く場合は、一文字防波堤の内側がいせえび漁の好漁場になるとされていたほか、浜串漁港周辺で波が立つ場合は、いせえびが刺網に掛かりやすいとされていた。

- (4) 船長の出漁の可否判断の方法、救命胴衣の着用状況等

- ① 船長は、ふだん、自宅のテレビで天気予報を確認するとともに、浜串漁港内の気象及び海象の状況を見て、出漁の可否判断

を行っていた。

② 本事故当日は、浜串漁港内や一文字防波堤の内側では高い波は立っていなかったが、浜串漁港周辺では波高約1mの波が立っており、本船以外の漁船は出漁していなかった。

③ 船長は、気体密封式の救命胴衣を使用しており、ふだん、<sup>なぎ</sup>風の場合は救命胴衣を着用していなかったが、浜串漁港周辺で波が立つ場合は救命胴衣を着用していた。

(5) 発見された船長の服装等

① 船長は、発見された際、ワイシャツ及びジャージのズボンを着用していたが、救命胴衣のほか、ふだん出漁時に着用していたキャップ、長靴は着用していなかった。

② 船長が使用していた救命胴衣は、本事故後発見されていない。

(6) 発見された本船の状況

① 船外機は、ギヤシフトレバーが中立の位置となった状態でチルトアップされており、刺網がプロペラを含む船外機全体に絡まっていた。また、船外機の上部カバーが脱落していた。

② 魚倉や物入れの蓋はすべて流失しており、魚倉内に漁獲物はなかった。

③ 船体の各所に擦過傷が認められたが、顕著な損傷として、船尾部船底外板に破口が認められ、同破口は固い物体に繰り返し接触して生じたような様相を呈していた。

④ 他船と衝突したような痕跡はなかった。

(写真4～7 参照)

プロペラを含む船外機全体に絡まった刺網



写真4 発見された本船の状況（本船の回収作業が行われた9月9日に撮影）



写真5 発見された本船の状況（船外機に絡まった刺網は除去された状態）

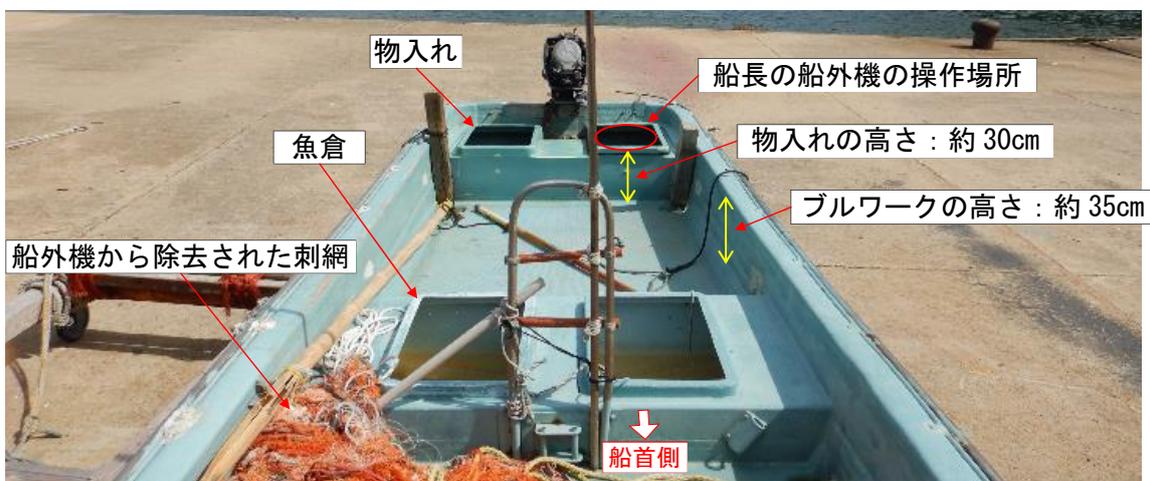


写真6 発見された本船の状況（船尾側）



写真7 発見された本船の状況（船尾部船底外板の破口箇所）

(7) その他

- ① 本事故当日、本船を目撃した者はいなかった。
- ② 船長は、携帯電話を保有していたが、出漁時はいつも自宅に置いており、本事故当日も自宅に置いて出漁していた。
- ③ 本船は、落水時に船上に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><b>分析</b></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>船長の死因は、短時間での溺死であった。</p> <p>船長は、次のことから、強風及び波浪注意報が発表され、強い北北東風が吹く状況下、08時ごろ出漁後、本船を漂泊させ、一文字防波堤の内側でいせえび刺網の揚網作業中、刺網がプロペラに絡まり、船外機をチルトアップして刺網を除去していた際、12時ごろまでの間に落水したものと考えられる。</p> <p>(1) 船長は、いせえび刺網漁を行う場合、ふだん、08時ごろ出漁して12時ごろ帰港していたこと。</p> <p>(2) 船長は、本事故前日、刺網を仕掛けに出漁していたこと。</p> <p>(3) 北風や北東風が吹く場合は、一文字防波堤の内側がいせえび漁の好漁場になるとされていたこと。</p> <p>(4) 本船及び船長は、それぞれ一文字防波堤の南方近くに位置する沖防波堤周辺で発見されたこと。</p> <p>(5) 発見された本船は、船外機がチルトアップされ、プロペラに刺網が絡まっていたこと。</p> <p>船長は、本事故当時、強風及び波浪注意報が発表されていたものの、次のことから、出漁したものと考えられる。</p> <p>(1) 船長は、本事故前日に強風及び波浪注意報が発表されていた中、操業しており、また、一文字防波堤の内側では高い波は立っておらず、操業に支障はないと判断したこと。</p> <p>(2) 浜串漁港周辺で波が立つ場合は、いせえびが刺網に掛かりやすいとされていたこと。</p> <p>本船は、いせえび刺網漁の揚網作業はプロペラに刺網が絡まないように船首部で行うことが一般的であったが、船長が、膝が悪く、船首部に移動せずに船外機の操作場所である左舷船尾部で同作業を行っていたことから、プロペラに刺網が絡まったものと考えられる。</p> <p>船長は、一文字防波堤の内側で船外機をチルトアップしてプロペラに絡まった刺網の除去作業中、次のことから、本船が沖防波堤の方向に流され、沖防波堤の外側で波を受けて船体が大きく動揺した際、身体のバランスを崩すなど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、船長が落水した状況を明らかにすることができなかった。</p> <p>(1) 浜串漁港周辺では強い北北東風が吹き、沖防波堤の外側では波高約1mの波が立っていたこと。</p> <p>(2) 船長は、プロペラに絡まった刺網を除去する当たり、船外に上半身を乗り出していたものと考えられること。</p>
---	--

	<p>船長は、次のことから、救命胴衣を着用していたものの、適切な着用方法ではなかったこと、あるいは救命胴衣に何らかの不具合があったこと等の理由により、落水後、救命胴衣が脱げ、浮力を十分に得られずに短時間で溺死した可能性があると考えられるが、目撃者がおらず、また、船長が使用していた救命胴衣が本事故後発見されておらず、それらを明らかにすることができなかった。</p> <p>(1) 船長は、ふだん、浜串漁港周辺で波が立つ場合は、救命胴衣を着用していたこと。</p> <p>(2) 船長は、発見された際、救命胴衣を着用していなかったこと。</p> <p>本船は、船尾部船底外板に破口が認められ、同破口は固い物体に繰り返し接触して生じたような様相を呈していたことから、船長が落水後、波を受けて船尾部船底外板が沖防波堤の消波ブロックに接触を繰り返したことにより、同外板に破口が生じ、船尾部の甲板下区画から浸水が進行して船尾部から沈下し、最終的に、船首部の同区画に残った空気が浮力となり、同部のみを海面上に出した状態になったものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、強風及び波浪注意報が発表され、強い北北東風が吹く状況下、船長が、本船を漂泊させ、一文字防波堤の内側でいせえび刺網の揚網作業中、刺網がプロペラに絡まり、船外機をチルトアップして刺網を除去していた際、落水して溺水したことにより発生したものと考えられる。</p>
<p><b>再発防止策</b></p>	<p>今後の同種事故等の再発防止及び被害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>・ 風や波の影響を受けやすい小型漁船の船長は、強風注意報や波浪注意報が発表された状況では、波を遮蔽する防波堤の内側で操業を行う場合であっても、風によって船体が防波堤の外に圧流され、波によって船体が大きく動揺して落水するなどのおそれがあるので出漁しないこと。</li> <li>・ 小型漁船の船長は、加齢等に起因する身体機能の低下によって、単独では安全に操業を行うことが困難な場合、単独で出漁しないことが望ましい。</li> <li>・ 小型漁船に1人で乗り組む船長は、救命胴衣を着用した上で操業を行い、その際、救命胴衣のファスナーやバックルを締めた後、胴ベルトの長さを調整して身体に密着させたり、股紐を装着したりするなどして救命胴衣を適切に着用すること。</li> </ul> <p>また、救命胴衣の点検を定期的に行い、ファスナー等が正常に機能しない場合は、当該救命胴衣は使用しないこと。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 小型漁船に1人で乗り組む船長は、防水パックに入れた携帯電話を常に身に付け、落水時の連絡手段を確保しておくこと。</li> </ul> <p>また、落水時の船上復帰手段として縄ばしご等を船体に備えておくことが望ましい。</p>

付図1 事故発生場所概略図

