

船舶事故調査報告書

令和6年9月4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6年4月1日 16時少し前～16時18分ごろまでの間）																																											
発生場所	不明（神奈川県三崎港）																																											
事故の概要	漁船宮建丸は、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6年4月10日、本事故の調査を担当する主管調査官（横浜事務所）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 宮建丸、0.3トン KN3-15141（漁船登録番号）、個人所有 4.15m (Lr) × 1.50m × 0.58m、FRP ガソリン機関（船外機）、30kW、平成12年11月15日																																											
乗組員等に関する情報	船長 81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50年10月31日 免許証交付日 令和2年12月16日 (令和8年1月13日まで有効)																																											
死傷者等	死亡 1人（船長）																																											
損傷	船首マストの曲損																																											
気象・海象	気象：天気 晴れ、視界 良好 船長の発見場所の北方約5.3kmにある三浦地域気象観測所における観測値は、次のとおりであった。 <table border="1" data-bbox="587 1720 1385 2045"> <thead> <tr> <th rowspan="3">時刻</th> <th rowspan="3">項目</th> <th rowspan="3">気温 (°C)</th> <th colspan="4">風向・風速</th> </tr> <tr> <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>13:00</td> <td></td> <td>14.7</td> <td>東</td> <td>4.3</td> <td>東北東</td> <td>7.5</td> </tr> <tr> <td>13:30</td> <td></td> <td>15.9</td> <td>東北東</td> <td>4.4</td> <td>東北東</td> <td>6.7</td> </tr> <tr> <td>14:00</td> <td></td> <td>16.3</td> <td>東北東</td> <td>2.7</td> <td>東</td> <td>4.9</td> </tr> <tr> <td>14:30</td> <td></td> <td>16.1</td> <td>東</td> <td>2.4</td> <td>東南東</td> <td>4.3</td> </tr> </tbody> </table>	時刻	項目	気温 (°C)	風向・風速				平均		最大瞬間		風向	風速 (m/s)	風向	風速 (m/s)	13:00		14.7	東	4.3	東北東	7.5	13:30		15.9	東北東	4.4	東北東	6.7	14:00		16.3	東北東	2.7	東	4.9	14:30		16.1	東	2.4	東南東	4.3
時刻	項目				気温 (°C)	風向・風速																																						
						平均		最大瞬間																																				
		風向	風速 (m/s)	風向		風速 (m/s)																																						
13:00		14.7	東	4.3	東北東	7.5																																						
13:30		15.9	東北東	4.4	東北東	6.7																																						
14:00		16.3	東北東	2.7	東	4.9																																						
14:30		16.1	東	2.4	東南東	4.3																																						

15:00	16.6	南南東	2.5	南南西	3.9
15:30	16.4	南南東	3.2	南南東	5.4
16:00	16.2	南東	3.9	南東	6.4
16:30	16.1	東南東	3.6	東南東	6.0
17:00	16.0	東南東	3.2	東南東	6.3

海象：潮汐 上げ潮の初期、水温 約15.5℃

船長の親族（船長の救助者）によれば、船長の発見場所付近に到着した頃の風や波の状況は、東の風、風速約5～6m/sで、波高は約1.2mであった。

事故の経過

船長は、令和6年4月1日04時ごろ起床し、朝食をとった後、05時ごろ自宅から神奈川県三浦市晴海町^{はるみ}所在の田中船揚場（以下、「船揚場」という。）へ車で向かい、本船に乗り、三浦市の宮川湾で前日に仕掛けた刺網の回収等を終えて自宅に戻った。

船長は、外出先から自宅に戻って11時30分ごろ昼食をとり、刺網を仕掛ける目的で、船揚場へ車で向かった。

船長の家族は、13時00分ごろ船揚場で刺網の手入れをしている船長を見た。

僚船船長は、16時少し前、自船で晴海町所在の長名山^{ちやうのやま}南西方沖を航行中、本船とすれ違い、船長と挨拶を交わした後、しばらくして再び、長名山南方沖を航行中、無人の状態の本船を発見した。

僚船船長は、別の僚船船長に本船の状況を連絡し、その後、別の僚船船長は、16時18分ごろ船長の親族に本船の状況を連絡した。

一方、船長が所属する漁業協同組合担当者は、無人の小型船が磯に乗り揚げている旨の連絡を外部機関から受け、16時21分ごろ、船長の親族に連絡するとともに、本船の状況を聞いた。

船長の親族は、友人1人と共に、船揚場から自身の小型船舶（以下「A船」という。）に乗り、長名山南方沖に向かった。

船長の親族は、長名山南方沖に到着して無人の状態の磯に挟まった本船を発見し、A船を磯に近づけて友人を磯に上がらせ、船長の捜索を依頼し、自身はA船上から船長を捜索した。（写真1、図1参照）



A船

写真1 長名山付近の磯に挟まった状態の本船
(4月1日17時ごろ、船長の親族が撮影 同人提供)

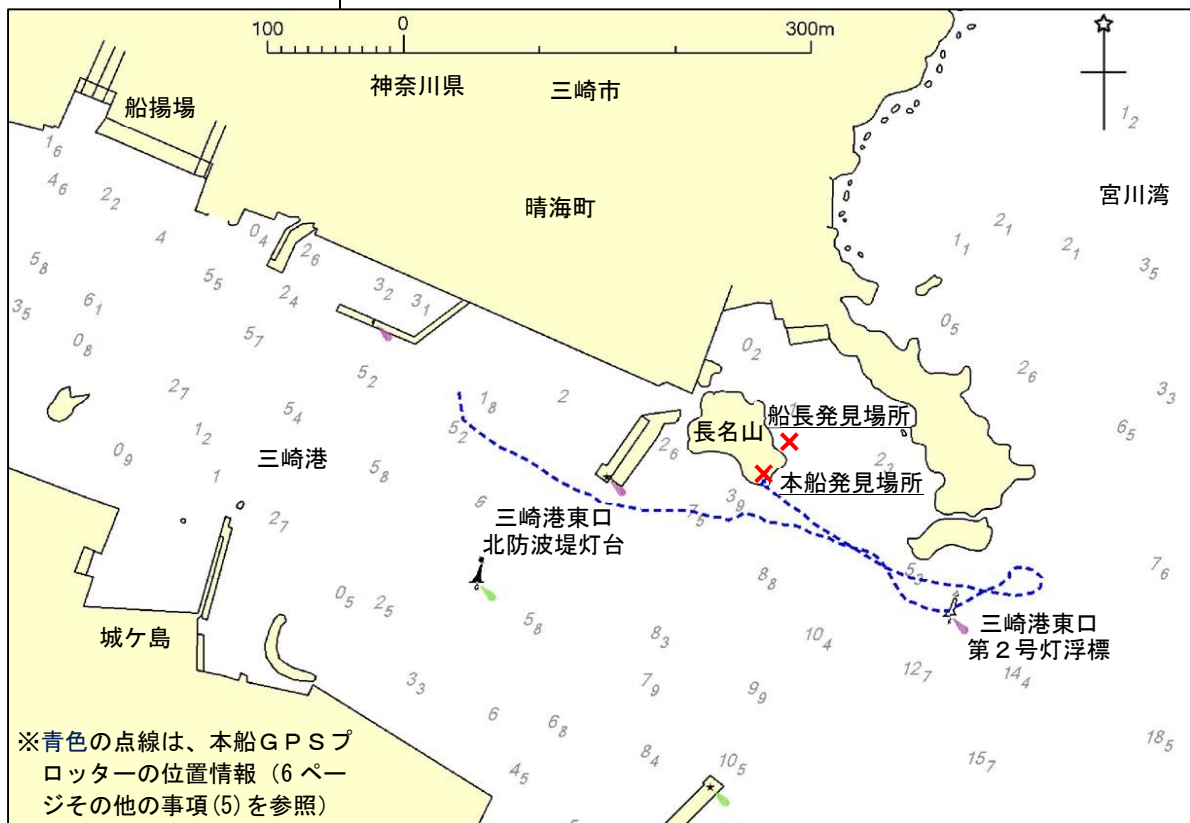


図1 事故発生場所概略図

船長の親族は、本船付近で浮いていた片方の長靴と帽子を発見し回収した後、磯の上にいる友人から、本船発見場所の北北東方約30mの海上に人を発見したことを聞いた。

船長の親族は、A船を人の近くに移動させ、着用した首掛け式の救命胴衣の浮体が膨らみ、うつ伏せの状態で見えている船長を発見し、16時36分ごろ110番通報を行った。

船長の親族は、友人を磯からA船に戻し、2人で船長をA船上に引

	<p>き上げたが、船長は心肺停止の状態であった。</p> <p>漁業協同組合担当者は、長名山北方の晴海町の海岸からA船の救助状況を見て、119番通報を行った。</p> <p>船長の家族2人は、別の漁業協同組合関係者から連絡を受けて、船長の状況を知り船揚場に向かった。</p> <p>船長の親族は、A船で船長を搬送し、船揚場で救急隊に引き継いだものの、三浦市所在の病院の医師により17時32分ごろ船長の死亡が確認された。</p> <p>船長の親族は、A船とは別の小型船舶で、船揚場から長名山南方沖に向かい、本船をえい航して船揚場に戻った。</p> <p>船長は、後日、医師により、次のとおり検案された。</p> <p>死亡推定時刻：4月1日16時ごろ</p> <p>直接の死因：溺水（発症から死亡までの期間：短時間）</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>船長は、漁業経験が約65年以上であった。</p> <p>船長は、過去に発症した心筋梗塞の予防薬を服用していたが、健康状態に問題はなかった。</p> <p>船長は、水泳の能力があり、ふだん、少し腰の曲がった姿勢であったものの、杖は使用しておらず、歩行に支障はなかった。</p> <p>(2) 本船の状況</p> <p>① 船長の親族が本船を発見したときの状況は、次のとおりであった。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 船首甲板上には、かごが4つ置かれており、そのうちの3つには刺網が入っていた。 ・ 船外機は停止し、GPSプロッターが作動していた。 ・ 船首マストが曲損していた。 ・ 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>② 現場調査の際、本船の状況は次のとおりであった。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 船首マストの曲損を除き、船体に損傷はなかった。 ・ 船首甲板付近及び右舷船尾部の船長の座席位置付近のブルワークの高さは、甲板から約33cmであった。 ・ 船体中央部のGPSプロッターが設置された渡し板の甲板からの高さは約37cmで、同渡し板の幅は約24cmであった。 ・ 船体外板の状態から本船の喫水は約30～40cmであり、海面から船首及び船尾のブルワーク上端までの高さは、約20～40cmであったと推測される。 <p>(写真2 参照)</p>

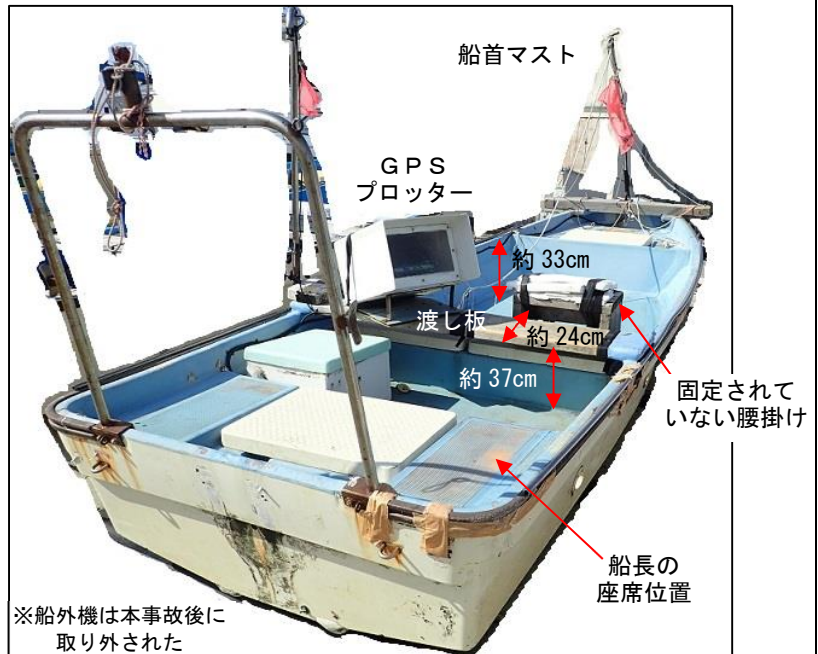


写真2 本船

(3) ふだんの出漁、操業方法等

船長は、ふだん、出漁前に風や波の状況をテレビの天気予報で確認し、14時～15時ごろに刺網を宮川湾の磯や三崎港の防波堤付近などの漁場に仕掛けた後、一晩置いて、早朝に回収していた。(図2参照)

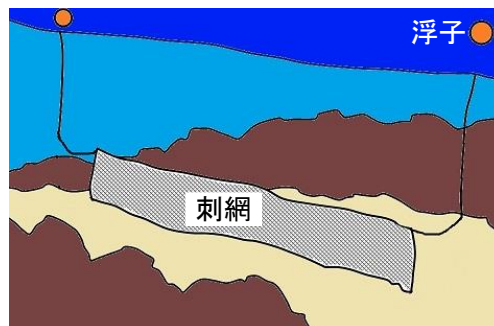


図2 刺網のイメージ図

船長は、ふだん、刺網を仕掛ける際、船首甲板上に置いたかごの中の刺網を、船体中央部の渡し板をまたぎ、座席位置の右舷船尾部に移動させ、刺網を海中へ繰り出していた。

(4) 船長の服装等

船長は、発見された際、ヤッケ、セーター、作業ズボン、片方の長靴及び救命胴衣を着用していた。

船長は、携帯電話を防水ケースに入れて身に付けていた。

(5) 本船のGPSプロッターの位置情報

本船発見時に作動していたGPSプロッターの位置情報について、本船発見場所付近の状況を確認したところ、次のとおりであ

	<p>った。(3ページ図1参照)</p> <p>本船が船揚場から出発してしばらく移動した状況の情報は記録されていなかったものの、本船は、船揚場から東南東進し、長名山南方沖から三崎港東口第2号灯浮標の東方付近に至って右回りに旋回して、再び、長名山南方沖へ西北西進し、本船発見場所で留まっていた。</p> <p>(6) 縄ばしごを使用した実験等</p> <p>運輸安全委員会事務局仙台事務所では、令和2年10月に「小型漁船に「縄ばしご」を装備しよう!」*1と題する資料を発行し、この中では、同所職員が縄ばしごを使用した実験や縄ばしごを自作した事例のほか、小型漁船への固定はしごの設置例を紹介し、落水からの船上復帰の備えについて提案している。</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、短時間で溺死した。</p> <p>僚船船長は、16時少し前長名山南西方沖において、自船で航行中、本船とすれ違い、船長と挨拶を交わした後、しばらくして再び、長名山南方沖を航行中、無人の状態の本船を発見していたことから、船長はこの間において落水して短時間で溺死したものと考えられる。</p> <p>本船は、東の風、風速約5～6m/s、波高約1.2mの状況下、次のことから、長名山南方沖で漂泊しながら、いせえび刺網漁の操業中、船長が本船から水温約15.5℃の海面に落水したものと考えられる。</p> <p>(1) 本船のGPSプロッターの位置情報では、本船は船揚場を出発した後、長名山南方沖から三崎港東口第2号灯浮標の東方付近に至って右回りに旋回して、再び、長名山南方沖へ西北西進していたこと。</p> <p>(2) 本船発見時、船外機が停止し、船首甲板には、刺網を入れるかごが4つ置かれ、そのうちの3つには刺網が入ったままであったこと。</p> <p>(3) 船長は、ふだん、刺網を仕掛ける際、船首甲板に置いたかごの中の刺網を、船体中央部の渡し板をまたぎ、座席位置の右舷船尾部に移動させ、網を海中へ繰り出していたこと。</p> <p>船長は、いせえび刺網漁の操業中、甲板上の移動や船体の動揺により体勢を崩すなどして落水した可能性があると考えられる。</p> <p>しかしながら、目撃者がおらず、客観的情報も十分に得られなかつ</p>

*1 <https://www.mlit.go.jp/jtsb/bunseki-kankoubutu/localanalysis/02sendai/20201027sdanalysis.pdf>

	<p>たことから、落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>本船は、海面から船首及び船尾のブルワーク上端までの高さが約20～40cmであったと推測されることからすれば、本船に縄ばしごや固定ばしごが装備されていた場合、船長が次の行動や体勢をとることができた可能性があると考えられる。</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) 船上へ復帰する。 (2) ブルワーク上に上半身をもたれる。 (3) 縄ばしごや固定ばしごを保持し、海面上に顔を出す。 <p>船長が上記の行動や体勢をとることができた場合、水温約15.5℃の海水に身体が浸かる時間や範囲を少なくし、また、海面上に顔を出す体勢で、本船上又は本船のそばで救助を待つことができた可能性があると考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、本船が、長名山南方沖において、東の風、風速約5～6m/s、波高約1.2mの状況下、漂泊しながら、いせえび刺網漁の操業中、船長が落水し、溺水したことにより発生したものと考えられる。船長は、甲板上の移動や船体の動揺により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、客観的な情報も得られなかったことから、落水に至った状況を明らかにすることはできなかった。</p>
再発防止策	<p>今後の同種事故等の再発防止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、操業中に船内で漁具を移動させる際、甲板上の移動や船体の動揺により体勢を崩して落水することがないように十分に注意すること。 ・ 小型漁船に1人で乗り組む船長は、落水時に船上へ復帰するための縄ばしごや固定ばしごを船体に備えておくことが望ましい。