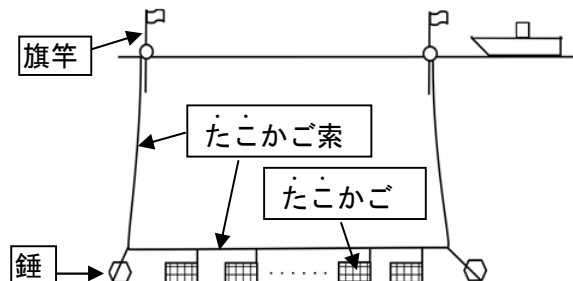


船舶事故調査報告書

令和7年10月15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 高橋 明 子

事故種類	乗組員死亡																																					
発生日時	不明（令和7年5月8日 本船が福井県越前町白浜（城崎）漁港北西方沖で操業を開始した時刻～9日 05時25分頃の間）																																					
発生場所	不明（越前町米の浦漁港北方沖）																																					
事故の概要	漁船 明星丸が操業中、船長が落水して溺死した。																																					
事故調査の経過	令和7年5月12日、本事故の調査を担当する主管調査官（神戸事務所）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 明星丸、0.5トン FK3-12507（漁船登録番号）、個人所有 5.33m（Lr）×1.76m×0.67m、FRP ガソリン機関（船外機）、22kW（動力漁船登録票による）、平成25年7月23日																																					
乗組員等に関する情報	船長 64歳 二級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成8年12月11日 免許証交付日 令和3年2月3日 (令和8年12月10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 晴れのち曇り 本船発見場所から北方約10kmに位置する越前地域気象観測所の観測値は、次のとおりであった。 <table><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><tr><td>8日 15:00</td><td>北</td><td>2.0</td><td>北北西</td><td>3.4</td></tr><tr><td>16:00</td><td>北北東</td><td>1.8</td><td>北</td><td>1.6</td></tr><tr><td>17:00</td><td>北</td><td>1.6</td><td>北北西</td><td>3.4</td></tr><tr><td>18:00</td><td>北北西</td><td>1.0</td><td>北北西</td><td>2.0</td></tr><tr><td>19:00</td><td>南東</td><td>0.5</td><td>南</td><td>1.5</td></tr></table>				日時	平均		最大瞬間		風向	風速(m/s)	風向	風速(m/s)	8日 15:00	北	2.0	北北西	3.4	16:00	北北東	1.8	北	1.6	17:00	北	1.6	北北西	3.4	18:00	北北西	1.0	北北西	2.0	19:00	南東	0.5	南	1.5
日時	平均		最大瞬間																																			
	風向	風速(m/s)	風向	風速(m/s)																																		
8日 15:00	北	2.0	北北西	3.4																																		
16:00	北北東	1.8	北	1.6																																		
17:00	北	1.6	北北西	3.4																																		
18:00	北北西	1.0	北北西	2.0																																		
19:00	南東	0.5	南	1.5																																		

	<table><tr><td>20:00</td><td>東南東</td><td>0.9</td><td>東</td><td>2.0</td></tr><tr><td>21:00</td><td>南南東</td><td>0.5</td><td>南東</td><td>1.4</td></tr><tr><td>22:00</td><td>南南東</td><td>0.5</td><td>南南東</td><td>1.1</td></tr><tr><td>23:00</td><td>南南西</td><td>0.9</td><td>東</td><td>2.7</td></tr><tr><td>9日00:00</td><td>南南西</td><td>0.9</td><td>南南東</td><td>3.0</td></tr><tr><td>01:00</td><td>東南東</td><td>0.6</td><td>南東</td><td>1.4</td></tr><tr><td>02:00</td><td>東南東</td><td>0.4</td><td>東南東</td><td>1.2</td></tr><tr><td>03:00</td><td>東南東</td><td>0.8</td><td>東南東</td><td>1.3</td></tr><tr><td>04:00</td><td>南南東</td><td>0.7</td><td>南</td><td>2.3</td></tr><tr><td>05:00</td><td>東南東</td><td>0.6</td><td>東南東</td><td>1.4</td></tr><tr><td>06:00</td><td>南西</td><td>1.1</td><td>西南西</td><td>2.4</td></tr></table> 海象：海上 平穏、水温 約15℃	20:00	東南東	0.9	東	2.0	21:00	南南東	0.5	南東	1.4	22:00	南南東	0.5	南南東	1.1	23:00	南南西	0.9	東	2.7	9日00:00	南南西	0.9	南南東	3.0	01:00	東南東	0.6	南東	1.4	02:00	東南東	0.4	東南東	1.2	03:00	東南東	0.8	東南東	1.3	04:00	南南東	0.7	南	2.3	05:00	東南東	0.6	東南東	1.4	06:00	南西	1.1	西南西	2.4
20:00	東南東	0.9	東	2.0																																																				
21:00	南南東	0.5	南東	1.4																																																				
22:00	南南東	0.5	南南東	1.1																																																				
23:00	南南西	0.9	東	2.7																																																				
9日00:00	南南西	0.9	南南東	3.0																																																				
01:00	東南東	0.6	南東	1.4																																																				
02:00	東南東	0.4	東南東	1.2																																																				
03:00	東南東	0.8	東南東	1.3																																																				
04:00	南南東	0.7	南	2.3																																																				
05:00	東南東	0.6	東南東	1.4																																																				
06:00	南西	1.1	西南西	2.4																																																				
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、たこかご漁の目的で、令和7年5月8日15時30分頃に僚船（以下「僚船A」という。）と共に米の浦漁港を出航した。 本船のたこかご漁は、たこかご索の中央部に約15m間隔でたこかご10～12個とその両側に^{おもり}錘の石を取り付け、たこかご索の両端を浮きの付いた旗竿^{きお}に結び付けた仕掛けを1組とし、5～6組の仕掛けを水深約10～20mの海中に投入して、後日、仕掛けを引き揚げ、たこかごに入ったたこを漁獲するものであった。（図1参照）  図1 たこかご漁の仕掛け 僚船Aの船長（以下「僚船船長A」という。）は、出航前に船長と会話した際、船長の体調に悪い様子がなく、ふだんと変わらないように見えた。 僚船船長Aは、僚船Aに1人で乗り組み、米の浦漁港を出た後、同漁港北方の漁場に向かう本船と別れ、同漁港南方の漁場に向かった。 僚船船長Aは、18時30分頃、操業を終えて米の浦漁港に戻ったところ、ふだん日没前に帰港していた本船が見当たらなかったが、間もなく帰港するのであろうと思った。 船長の知人は、9日05時00分頃、船長の家族から船長が戻らないとの相談を受け、別の僚船（以下「僚船B」という。）の船長（以下「僚船船長B」という。）に本船の搜索を依頼した。																																																							

僚船船長Bは、ふだん、本船が越前町白浜（城崎）漁港北西方沖（以下「本件漁場」という。）で操業しているところを見掛けていた。

僚船船長Bは、05時15分頃、僚船Bに1人で乗り組み、船長を捜索する目的で、米の浦漁港から本件漁場に向かった。

僚船船長Bは、本件漁場に向かう途中、早朝から操業していた僚船船長Aと出会い、船長が行方不明であり、捜索に行くことを伝え、118番通報を依頼した。

僚船船長Bは、05時25分頃、本件漁場に到着し、無人の状態の本船を発見して、船長の捜索を開始した。

僚船船長Aは、帰港して漁獲物を水揚げした後、06時00分頃118番通報を行い、本件漁場に向かった。

僚船船長A及び本船を米の浦漁港にえい航した僚船（以下「僚船C」という。）の船長は、本件漁場に到着し、本船に移乗して確認したところ、次のことを認めた。

- (1) 船外機は、停止しており、ギヤシフトレバーが中立の位置であった。
- (2) いけすには、たこが9匹入っていた。
- (3) 仕掛けの一端の旗竿及び錘が甲板上に揚げられ、錘とたこかごの間のたこかご索が船首部のたつに係止されていた。また、同索が回転する巻上機のローラーに一巻きされて海中のたこかごの方に伸出して張っており、同索を引っ張っても引き揚げられない状態であった。

（写真1 参照）

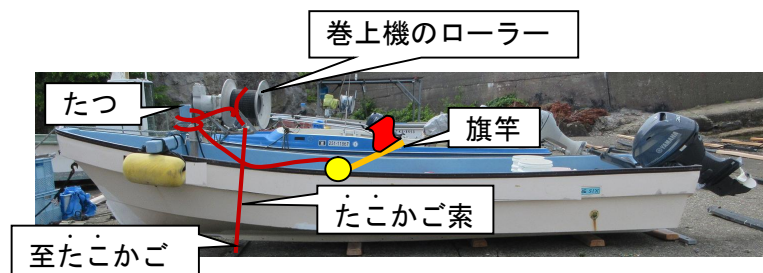


写真1 本船発見時の状況

船長は、海上保安庁の巡視船艇及び航空機並びに地元の漁船により捜索が行われたものの発見されず、本船は、僚船Cにより米の浦漁港にえい航された。

船長は、28日06時13分頃に越前町越前漁港西方沖で漂流していると地元の漁業者により発見され、同漁業者の118番通報により来援した巡視艇に揚収された。

船長は、29日に実施された医師による司法解剖の結果、死因が溺水による窒息、死亡推定日が5月9日頃と検案された。

(図2 参照)



国土地理院 地理院地図（電子国土 Web）を加工して作成

図2 事故発生場所概略図

その他の事項

(1) 本船に関する情報

甲板から舷縁までの高さは、船首部で約45cm、中央部及び船尾部で約40cmであった。また、海面から舷縁までの高さは、船首部で約60cm、中央部及び船尾部で約50cmであり、固定梯子^{はしご}及び縄梯子はなかった。さらに、発見時、船体に衝突痕などの損傷はなかった。（写真2参照）

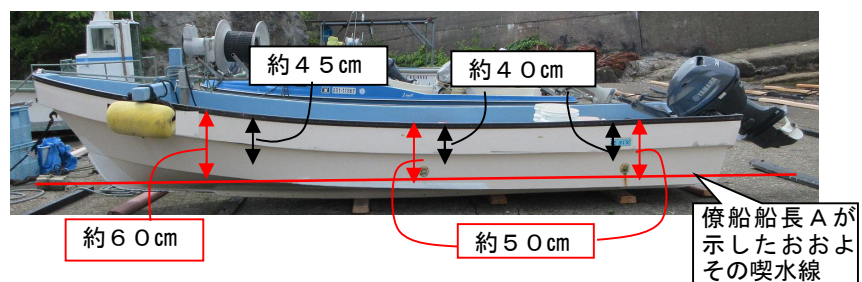


写真2 本船

(2) 船長に関する情報

船長は、発見時、長袖のシャツとカッパのズボンを着用し、救命胴衣を着用しておらず、所持していた携帯電話は見付からなかった。

運輸安全委員会が同種事故の再発防止を目的として発行してい

	る運輸安全委員会ダイジェスト^{*1}によれば、小型漁船における漁ろう中の死傷等事故は、落水によるものが約60%を占めている。また、死傷者等の約7割が救命胴衣を着用していなかった。 (3) 仕掛けの引揚げに関する情報 僚船船長Aによれば、たこかご漁を行う乗組員は、仕掛けを引き揚げる際、たこかごが岩礁に引っ掛かったときには、次の作業を行ってたこかごを引き揚げるとのことであった。 ① たこかご索を船首部のたつに係止する。 ② 乗組員が立った姿勢で船外機のギヤシフトレバーを前進とし、回転数を徐々に上げてたこかご索を引く。普通はこの段階で引っ掛かりが外れて引き揚げることができる。 ③ 海中に伸出したたこかご索の方向に船首部の傾斜が増す中、転覆する限界まで船外機の回転数を上げてたこかごを引き揚げることができないときには、素早く船外機のギヤシフトレバーを中立の位置に戻す。その際、反動で船体が大きく動揺することがある。 ④ たこかごを引き揚げることができるまで、同じ作業を繰り返す。
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	不明 不明 不明 船長の死因は、溺水による窒息であった。 船長は、5月8日15時30分頃に出漁し、本件漁場において操業を開始した後、9日05時25分頃に無人の状態の本船が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。 船長は、次のことから、本件漁場において操業中、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、客観的な情報も十分に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。 (1) 本船が本件漁場で発見された際、仕掛けの一端の旗竿及び錘が甲板上に揚げられ、たこかご索が船首部のたつに係止され、巻上機のローラーが回転し、同ローラーに一巻きされたたこかご索が張った状態で海中に伸出していたこと。また、船外機のギヤシフトレバーが中立の位置にあったこと。 (2) たこかご漁を行う乗組員は、ふだん、仕掛けを引き揚げる際、たこかごが岩礁に引っ掛かった場合、たこかご索を船首部のたつに係止し、立った姿勢で船外機のギヤシフトレバーを前進とし、

^{*1} 運輸安全委員会ダイジェスト第16号「小型漁船における漁ろう活動中の死傷等事故の防止に向けて」
https://jtsb.mlit.go.jp/bunseki-kankoubutu/jtsbdigests/jtsbdigests_No16/No16_pdf/jtsbdi-16_all.pdf

	回転数を徐々に上げてたこかご索を引く。そして、転覆する限界まで船外機の回転数を上げてたこかごを引き揚げることができないときには、ギヤシフトレバーを素早く中立の位置に戻すが、その際、船体が大きく動揺することがあること。
原因	本事故は、本船が、本件漁場において操業中、船長が落水したことにより発生した可能性があると考えられる。
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。 ・ 小型漁船に１人で乗り組む船長は、操業中、船体の動揺に留意し、十分注意しながら作業に当たること。 ・ 小型船舶の船長は、暴露甲板にあつては、常に救命胴衣を着用すること。 ・ 小型船舶に１人で乗り組む船長は、防水型の携帯電話又は防水パックに入れた携帯電話を常に身に着け、落水した際の連絡手段を確保しておくこと。 ・ 小型船舶に１人で乗り組む船長は、落水時の復帰手段として縄梯子や固定梯子を船体に備えておくことが望ましい。