

船舶事故調査報告書

令和7年3月19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1月29日 20時30分ごろから21時00分ごろまでの間）（死亡時刻：1月30日 01時06分（搬送された病院で医師により死亡が確認された時刻））
発生場所	長崎県佐世保市早岐港針尾導流堤西方沖 針尾港北防波堤灯台から真方位033° 2.1海里（M）付近 （概位 北緯33° 04.9′ 東経129° 47.4′）
事故の概要	漁船松栄丸は、船外機のプロペラに絡網し、船外機を停止して漂流中、船長が落水して溺死した。
事故調査の経過	令和6年2月5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 松栄丸、0.32トン NS3-500543（漁船登録番号）、個人所有 4.00m（Lr）×1.32m×0.28m、FRP ガソリン機関、30kW（動力漁船登録票による）、昭和56年4月7日
乗組員等に関する情報	船長 80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 昭和51年6月4日 免許証交付日 令和元年10月18日 （令和7年1月11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 曇り、風 北西、風力 1、視界 良好 海象：海上 平穏、水温 約15.0℃
事故の経過	本船（和船型の船外機船）は、船長が1人で乗り組み、なまこ漁の目的で、令和6年1月29日19時00分ごろ自宅を出た後、早岐港大島地区の係留地から出航した。 船長が行うなまこ漁は、漁場に到着した後、船外機を止めて漂流

	<p>し、右舷船首部でバッテリーに繋いだ照明で海中を照らしながら、手鉤<small>てつかり</small>を用いてなまこを採捕するものであった。</p> <p>船長は、20時30分ごろ早岐港大島地区北方沖において、本船を僚船に接近させ、僚船の船長に対し、捕獲量が少ないので北北東方の漁場に移動するつもりであることを話した。</p> <p>佐世保市所在の民間施設の職員は、別の職員から、21時00分ごろ早岐港針尾導流堤沿いの海岸付近で救助を求める声を聞いた旨の電話を受け、同海岸に向かったところ、同海岸の約200m南方沖の本船に気付き、何かトラブルがあったと思い、110番及び118番通報を行った。</p> <p>船長は、海上保安庁の特殊警備救難艇により、22時56分ごろ本船の左舷船尾方の網<small>つか</small>に掴まれているところを救助された後、佐世保市内の病院に搬送されたものの、30日01時06分ごろ死亡が確認され、医師により溺死と検案された。</p> <p>本船は、プロペラに絡網していたので、海上保安庁の職員によって網が切断され、民間施設の棧橋にえい航された。</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) 本船の発見時の状況</p> <p>本船は、発見時、プロペラが左舷側に向いた状態で船外機がチルトアップ（船外機を水面上に引き上げた状態）され、同プロペラには東西方向に付設された刺し網の上部が絡んでおり、また、船首部には、漁獲物のなまこが十数匹点在し、左舷側には、なまこ捕りに使用する手鉤2本が置かれていた。（写真1参照）</p> <div data-bbox="703 1272 1276 1697" data-label="Image"> </div> <p>写真1 船外機のプロペラに刺し網が絡網した状態</p> <p>(2) 本船の構造等に関する情報</p> <p>本船は、船尾ブルワークの甲板上からの高さ及び海面から船尾ブルワーク上端までの高さがそれぞれ約17cm及び約30cmであり、船尾ブルワーク後端からチルトアップされた状態のプロペラまでの水平長さが約70cmであった。</p> <p>本船は、落水時に船上に復帰するための縄<small>なわ</small>ばし<small>ばし</small>ご<small>ご</small>や固定<small>こてい</small>ばし<small>ばし</small>ご<small>ご</small></p>

を装備していなかった。(写真2、写真3参照)



写真2 本船の外観



写真3 本船の船外機

(3) 船長の健康状態、服装等に関する情報

船長の家族によれば、船長の健康状態は良好であった。

船長は、本事故当日、長袖シャツ、長ズボン及びバッテリーを用いた加熱機能があるベストを着用し、その上に防寒着の上下を着用して防寒長靴を履き、携帯電話を所持して出掛けた。

船長は、ふだん救命胴衣を着用して操業していたが、救助された際、救命胴衣を着用しておらず、携帯電話は身に付けていなかった。

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、溺水であった。

船長は、20時30分ごろ僚船の船長と会話し、21時00分ごろ佐世保市所在の民間施設の職員が、早岐港針尾導流堤沿いの海岸付近で救助を求める船長と思われる声を聞いていることから、この間に落水したものと考えられる。

船長は、僚船の船長と北東方の漁場に移動するつもりである旨の会話をしていること、本船の発見場所が僚船の船長と会話をした場所から北東方にあること及び本船が絡網した状態で停船していたことから、漁場を移動しようとして北北東進していたところ、絡網して漂泊していたものと考えられる。

船長は、船外機を停止してチルトアップにした後、プロペラに絡網

	<p>した網を外そうとした際に、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> <p>船長は、救助された際に救命胴衣を着用していなかったことから、落水した後に浮力が得られず、溺水に至った可能性があると考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、本船が、早岐港針尾導流堤西方沖において北北東進中、プロペラに絡網し、船外機を停止して漂泊中、船長が、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。船長は、プロペラに絡まった網を外そうとした際に、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"> ・ 小型漁船等に1人で乗り込む船長は、船外機のプロペラに網が絡まるなどして運航不能となった場合は、1人で対処しようとせず、救援を依頼すること。 ・ 小型船舶等の乗船者は、暴露甲板上においては救命胴衣を着用すること。 ・ 小型船舶等の乗船者は、万が一の落水に備え、携帯電話を防水ケースに入れて常に携行し、緊急時の連絡手段を確保しておくこと。 ・ 小型漁船等に1人で乗り込む船長は、落水後に、水面から船上に復帰する手段として、縄ばしごや固定ばしごを装備することが望ましい。

付図1 事故発生場所概略図

