

船舶事故調査報告書

令和7年4月23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6年2月1日 06時30分ごろ～13時30分ごろの間）（医師による死亡推定時刻：2月1日 14時08分ごろ）																																												
発生場所	不明（愛知県西尾市衣崎漁港千間地区）																																												
事故の概要	漁船宏栄丸は、船長が落水して溺死した。																																												
事故調査の経過	令和6年2月7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																																												
乗組員等に関する情報	船長 86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9月26日 免許証交付日 令和2年4月15日 (令和7年12月16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、視界 良好 船長発見場所の西南西方約11kmに位置する南知多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><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><tr><td>1日 10:00</td><td>10.8</td><td>西</td><td>3.5</td><td>西南西</td><td>6.5</td></tr><tr><td>11:00</td><td>11.9</td><td>西北西</td><td>3.4</td><td>北西</td><td>8.3</td></tr><tr><td>12:00</td><td>12.8</td><td>北西</td><td>5.6</td><td>北北西</td><td>11.6</td></tr><tr><td>13:00</td><td>12.1</td><td>北北西</td><td>7.8</td><td>北西</td><td>13.3</td></tr><tr><td>14:00</td><td>11.9</td><td>北北西</td><td>8.4</td><td>北西</td><td>13.3</td></tr></table> 海象：波高 約0.4m、水温 約15℃、潮流 西流 西尾市には、2月1日04時26分に強風注意報が発表され、本事故					日時	気温(℃)	平均		最大瞬間		風向	風速(m/s)	風向	風速(m/s)	1日 10:00	10.8	西	3.5	西南西	6.5	11:00	11.9	西北西	3.4	北西	8.3	12:00	12.8	北西	5.6	北北西	11.6	13:00	12.1	北北西	7.8	北西	13.3	14:00	11.9	北北西	8.4	北西	13.3
日時	気温(℃)	平均		最大瞬間																																									
		風向	風速(m/s)	風向	風速(m/s)																																								
1日 10:00	10.8	西	3.5	西南西	6.5																																								
11:00	11.9	西北西	3.4	北西	8.3																																								
12:00	12.8	北西	5.6	北北西	11.6																																								
13:00	12.1	北北西	7.8	北西	13.3																																								
14:00	11.9	北北西	8.4	北西	13.3																																								

	故時も継続中であり、強風注意報の発表基準は、海上で平均風速 16 m/s とされている。
事故の経過	船長は、令和6年2月1日06時30分ごろ起床し、その後、自宅を出た。 船長が所属する漁業協同組合の組合員で漁師仲間の船長（以下「僚船船長A」という。）は、しらすうなぎの待ち網漁の目的で、11時35分ごろ、本船及び自船の係留地である衣崎漁港千間地区高島泊地（以下「係留場所」という。）に到着した。 僚船船長Aは、船長の車が係留場所に停めてあり、本船がいなかったため、船長は、既にしらすうなぎの待ち網（以下「本件待ち網」という。）設置場所に向かったと思い、沖合が見渡せる堤防から本船を探したが、確認することができなかった。 僚船船長Aは、本船が確認できないので船長の安否が気になり、心当たりの場所を探したものの、船長を見つけることができなかった。 僚船船長Aは、係留場所に戻ったところ、別の漁師仲間2人（以下「僚船船長B」及び「僚船船長C」という。）がいたので本船が見当たらないことを相談し、海上保安庁に通報した。 僚船船長Aは、自船に僚船船長Bを乗せ、13時00分～13時30分ごろ搜索の目的で係留場所を出港し、本件待ち網設置場所に向かった。 僚船船長Aは、係留場所から約100m～200m沖の本件待ち網設置場所に到着し、本件待ち網のロープに絡まった状態の船長を海中に発見して、僚船船長Bと共に自船に引き揚げ、係留場所まで帰航した。 船長は、救急車で病院に搬送されたものの医師により死亡が確認され、その後、死因が溺水、死亡推定時刻が14時08分ごろと検案された。 本船は、13時30分ごろ、本件待ち網設置場所から南東方沖約2.4海里（M）付近の海上で、無人の状態で漂流中のところを搜索に当たっていた巡視艇に発見され、衣崎漁港千間地区沖までえい航された後、船長が所属する漁業協同組合の漁船に引き継がれ、係留場所までえい航された。 （図1 参照）

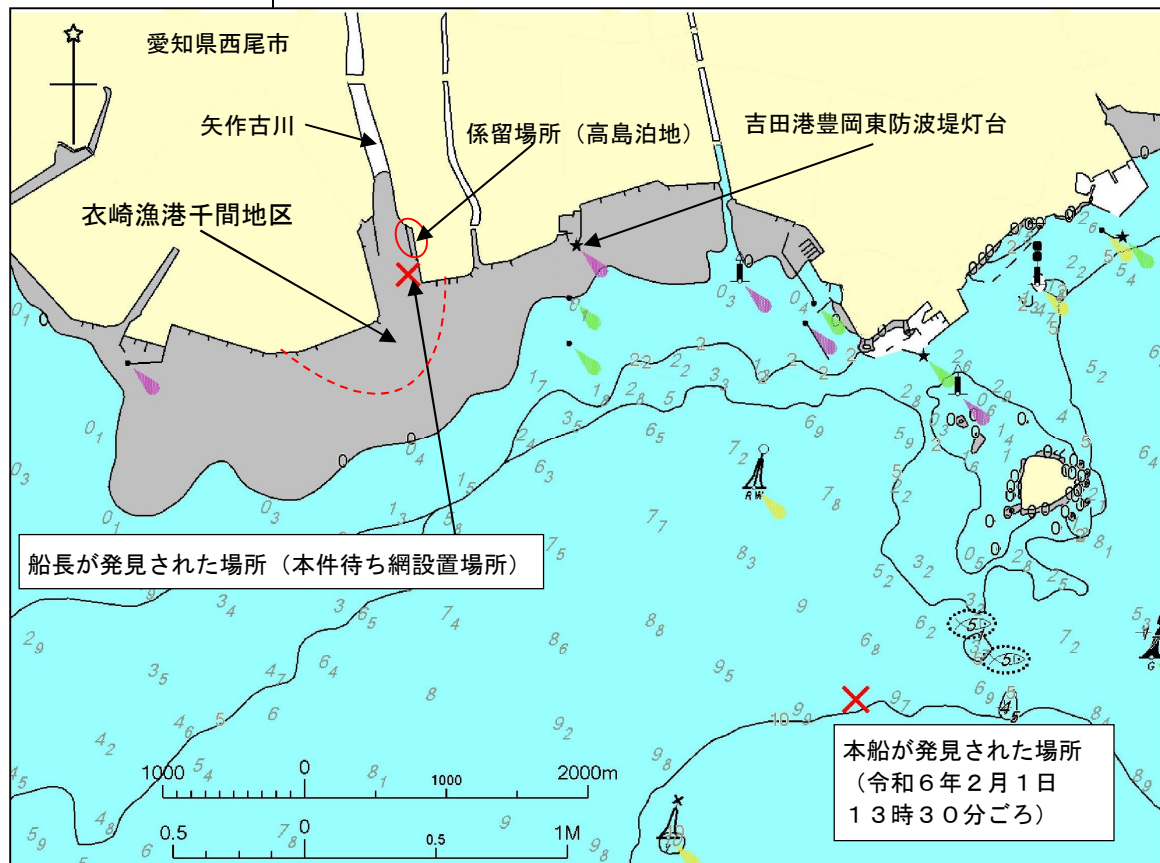


図1 事故発生場所概略図

その他の事項

(1) 船長に関する情報

船長は、本事故の約40年前からしらすうなぎの待ち網漁を行っており、基地である衣崎漁港千間地区の付近海域の海象についてよく知っていた。

船長は、ふだん、単独で漁を行っていたが、時折、家族と共に乗船して出漁することがあった。

船長が自宅を出た時刻は不明であった。

船長は、本事故の数年前、病気を患ったが、漁を行うことに問題はなく、本事故当日も特に変わった様子はなかった。

船長は、帽子、カップ、長靴を着用していた。

船長は、腰巻きタイプの救命胴衣を所有していたが、ふだん、着用していなかった。

船長の携帯電話は、本事故後、自宅にあるのが確認された。

(2) 本件待ち網に関する情報

本件待ち網は、筒状の網（長さ約24m、直径約1.0～1.4m）を支柱（待ち網を固定するために海底に設置している棒）に固定し、矢作古川を上るしらす^{やはぎふる}うなぎを獲るために南方に開口部を向けて設置するものであった。（図2参照）

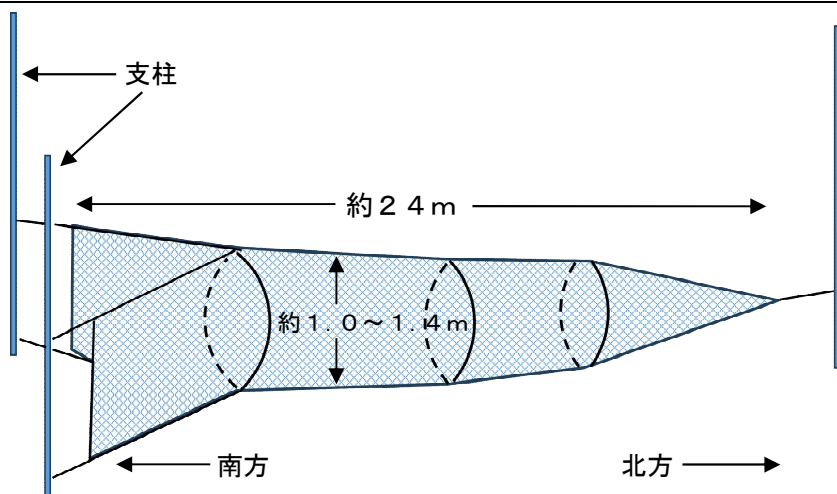


図2 本件待ち網

船長が発見された際、本件待ち網は、北方の支柱に固定され、南方の支柱には固定されていない状態であった。

(3) しらすうなぎの待ち網漁の操業方法に関する情報

しらすうなぎの待ち網漁は、①正午ごろ出港、②待ち網の設置、③帰港、④夜間の上げ潮の時間帯に出港、⑤揚網作業、⑥帰港を繰り返し行うものである。

待ち網の揚網時間は、当日の潮の干満で変わってくるが、待ち網の設置作業は、正午ごろであった。

船長は、ふだん、正午ごろ出港して本件待ち網の設置作業を行い、15時ごろには帰港していた。

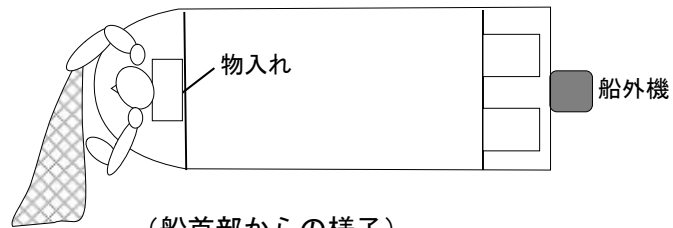
(4) 本件待ち網の設置作業等に関する情報

船長の家族によれば、本件待ち網の設置作業は、本船を漂泊して行い、その際、船長は、本件待ち網がプロペラに絡まないように船尾部以外の場所で作業を行っていたとのことであった。

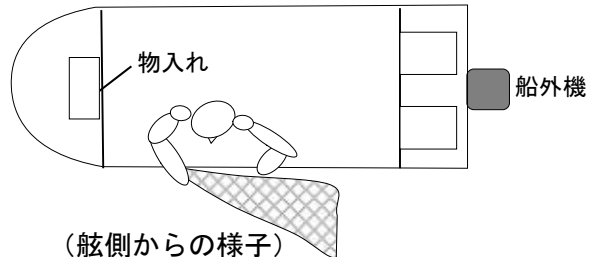
船長は、始めに北方の支柱に本件待ち網を取り付け、漂泊させた本船で、南方に移動しながら本件待ち網を海中に入れて設置作業を行っていた。

船長は、船首部や舷側で立って作業を行ったり、上半身を乗り出したりした体勢で本件待ち網の設置作業を行っていた。

(図3、写真1 参照)



(船首部からの様子)



(舷側からの様子)

図3 待ち網の設置作業

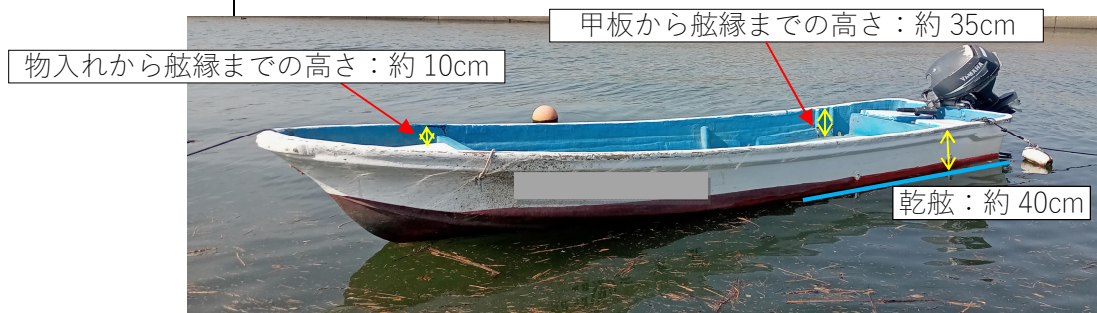


写真1 本船

(5) 本船に関する情報

本船は、和船型の船外機船であった。

本船の甲板から舷縁頂部までの高さは約35cm、船首部の物入れのある一段高くなっている場所から舷縁頂部までの高さは約10cm、船尾部の乾舷は約40cmであった。

本船は、船体に他船と衝突したような痕跡が認められず、縄ばしご等の海面からの乗込設備が取り付けられていなかった。

(6) 本事故発生場所付近に関する情報

船長が所属する漁業協同組合担当者は、本件待ち網設置場所付近は、矢作古川の河口で水深が浅く、風が吹くと波が立ちやすい浅礁海域であると説明した。

本事故当時、北北西風と西方に流れる潮流とがぶつかって波が立ちやすくなっていた。

船長が所属する漁業協同組合担当者は、本事故の連絡を受け、14時ごろ係留場所へ向かった際、本件待ち網設置場所の南方（沖側）に白波が立っていたのを認めていた。

	(7) 船長の出漁の可否判断の方法等 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、矢作古川の河口である衣崎漁港千間地区内の気象及び海象の状況を見て、出漁の可否を判断していた。 (8) 分析集による情報 分析集（運輸安全委員会地方分析集）「小型漁船に「縄ばしご」を装備しよう！」（運輸安全委員会事務局仙台事務所、令和２年１０月発行）によれば、縄ばしご等の海面からの乗込設備が備えられていれば、落水者が船上復帰できる可能性が高いとされている。
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 あり 船長の死因は、溺水であった。 船長は、０６時３０分に起床した後、本件待ち網の設置作業の目的で出港し、その後、１３時３０分ごろ本船が無人の状態で漂流中のところを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、本件待ち網の設置作業中に落水したものと考えられる。 (1) 船長が発見された際、海中で本件待ち網のロープに絡まった状態であったこと。 (2) 本件待ち網は、北方のみ固定され、南方は固定されていなかったこと。 (3) 船長は、船首部や舷側で立って作業を行ったり、上半身を乗り出したりした体勢で本件待ち網の設置作業を行っていたこと。 船長は、本件待ち網の設置作業中、次のことから、本船が本件待ち網設置場所付近で波を受けて船体が動揺した際、体勢を崩して落水した可能性があると考えられる。 (1) 本船の待ち網設置場所である操業海域は、矢作古川の河口付近で水深が浅く、風が強いときは波が立つことがあること。 (2) 本事故当時、強風注意報が発表されており、本件待ち網設置場所付近では、時折、強い北北西風が吹き、西方に流れる潮流とぶつかって波が立ちやすい状態であったこと。 (3) 船長が所属する漁業協同組合担当者が、本事故の連絡を受け、１４時ごろ係留場所へ向かった際、本件待ち網設置場所の南方（沖側）に白波が立っていたのを認めていたこと。 船長は、救命胴衣を着用していなかったことから、浮力を十分に得られずに溺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

	溺水した状況を明らかにすることができなかった。
原因	本事故は、強風注意報が発表されている状況下、本船が漂泊して本件待ち網の設置作業中、船長が、船体動揺により体勢を崩し、落水して溺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。 ・ 風や波の影響を受けやすい小型漁船の船長は、強風注意報が発表された状況では、風浪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、気象情報を入手して出漁の可否を慎重に判断すること。 ・ 波が立ちやすい浅礁海域で操業する小型船の船長は、波浪状況に注意し、安定した姿勢で慎重に作業を行い、海象が悪化しそうな場合は、早期に帰航すること。 ・ 小型漁船の船長は、暴露甲板上では必ず救命胴衣を着用すること。 ・ 小型漁船に1人で乗り組む船長は、緊急時の連絡手段を確保するため、防水パックに入れた携帯電話を常に身に付けておくこと。また、落水時に船上へ戻る手段として、縄ばしご等を船体に備えておくことが望ましい。