

## 船舶事故調査報告書

令和3年10月13日  
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決  
 委員 佐藤 雄二（部会長）  
 委員 田村 兼吉  
 委員 岡本 満喜子

事故種類	乗組員死亡
発生日時	令和3年4月11日 07時40分ごろ
発生場所	不明（兵庫県淡路市仮屋漁港南方沖）
事故の概要	漁船第二住吉丸は、ひき縄漁を行いながら西進中、船長が落水して溺死した。
事故調査の経過	令和3年4月19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 第二住吉丸、0.9トン HG3-38284（漁船登録番号）、個人所有 6.71m（Lr）×1.80m×0.60m、FRP ディーゼル機関、44kW（動力漁船登録票による）、平成3年12月
乗組員等に関する情報	船長 81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50年10月24日 免許証交付日 平成29年10月4日 （令和5年6月5日まで有効）
死傷者等	死亡 1人（船長）
損傷	船底部に擦過傷
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北東、風力 3、視界 良好 海象：波高約0.7m、潮汐 高潮時、潮流 北北東流約1ノット、 水温 約13℃ 日出時刻：05時34分
事故の経過	船長は、令和3年4月11日05時00分ごろ自宅を出た後、本船に1人で乗り組み、ひき縄漁の目的で、仮屋漁港の定係地を出航した。 仮屋漁港内に設置された防犯カメラの映像記録には、本船が、06時30分ごろ一旦帰港し、船長が以前所有していた底びき網漁船に接舷した後、再び出航する様子が残されていた。 淡路市津田地区東方沖の離岸堤周辺で釣りを行っていたプレジャーボ

ートの乗船者は、07時45分ごろ船上に人影のない船舶が西進しているのを認め、その後、同船舶が西進を続けて離岸堤の消波ブロックに乗り揚げたので、118番通報を行い、また、同船舶が見覚えのある漁船だったので、同船舶の使用者を確認しようと知人に連絡した。(図1参照)



図1 本船の乗揚場所

プレジャーボートの乗船者から連絡を受けた同乗船者の知人は、消波ブロックに乗り揚げた船舶が本船であることが分かったので、本船の船長が所属する漁業協同組合に連絡した。

船長の家族は、08時30分ごろ自宅に来た船長の知人から本船が無人の状態で発見されたことを知らされた後、仮屋漁港に向かい、同漁港でのり網の片付けを行っていたのり養殖業者に船長の捜索を依頼した。

船長は、巡視艇、漁業協同組合の所属船舶、周辺海域で釣りを行っていたプレジャーボートによって捜索が行われる中、09時30分ごろ本船の乗揚場所の北方沖で発見され、のり養殖業者の船舶に救助された。

船長は、のり養殖業者の船舶が仮屋漁港に到着後、救急車で病院に搬送されたものの、死亡が確認され、司法解剖の結果、死因が短時間での溺死、死亡推定時刻が07時40分ごろとされた。

本船は、上げ潮に乗じて漁業協同組合所属の船舶により消波ブロックから引き出された後、船長の親族が操船して仮屋漁港まで運ばれた。

(付図1 事故発生場所概略図 参照)

その他の事項

船長は、本事故当時、健康状態は良好であった。

船長は、長年従事してきた底びき網漁業を令和3年3月で引退して後継者(以下「船長の漁業後継者」という。)に底びき網漁船(以下「前所有漁船」という。)を譲り、4月以降、中古で購入した本船を使用し

て仮屋漁港周辺でひき縄漁等を数回行っていた。

船長の親族によれば、仮屋漁港周辺では、本事故当時、北寄りの風と北北東方向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。

船長の漁業後継者は、本事故当時、本船が一旦仮屋漁港に帰港したのは、船長が前所有漁船に保管されていた氷を取りに戻ったのかもしれないと本事故後に思った。

本船は、中央部付近に操舵スタンドが配置され、同スタンド両舷のブルワーク（船べり）上に手摺りが備えられており、後部甲板には、ひき縄漁を行う際に主機を操作するためのクラッチレバー、スロットルレバー、トローリングレバー（本レバー操作によりスロットルレバーよりも細かく速度調整を行うことができる。）が備えられていた。

本船の操舵スタンドと後部甲板にそれぞれ備えられたクラッチレバー、スロットルレバーは、一方のレバーを操作すると、もう一方のレバーも連動して動くようになっていた。

本船は、後部甲板の長さ及び幅が約2.5m及び約1.7m、同甲板のブルワークの高さ及び幅が約0.3m及び約0.1m、操舵スタンド両舷の甲板の幅が約0.3m、同スタンド両舷のブルワーク上の手摺りの高さが約0.8mであった。

（写真1、写真2参照）

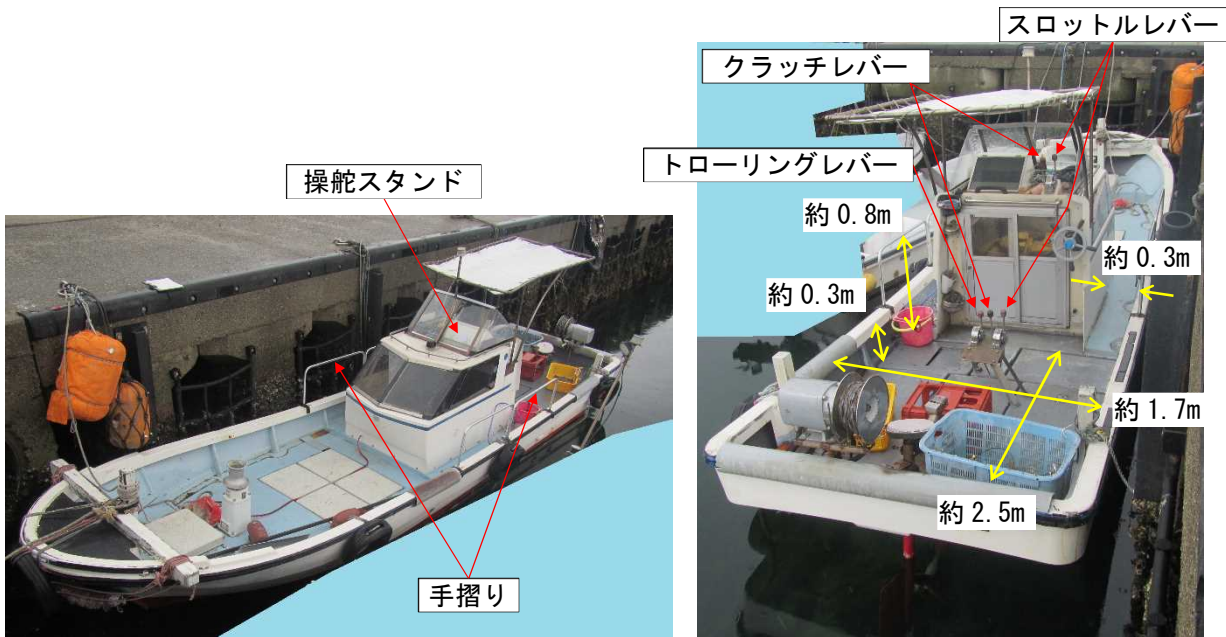


写真1 本船

写真2 本船の後部甲板

前所有漁船は、FRP製で、総トン数が4.9トン、長さ(Lr)が10.95m、幅が3.06m、深さが1.15mであった。

船長の親族は、本船は前所有漁船に比べて小型で揺れやすく、また、船長が、本船に乗船するようになってまだ間もなく、本船と長年乗船を続けた前所有漁船との船体動揺時における揺れ方の違いに慣れていなか

ったので、本事故当時、本船が波を受けて動揺した際、船長が身体のバランスを崩して落水したのかもしれないと本事故に思った。

船長の漁業後継者によれば、一般的なひき縄漁の方法は次のとおりであった。

(1) 低速力で釣り糸を引くが、釣り糸を引く方向は潮流の向きによって変わり、潮流が北北東方向に流れている場合、潮流と同じ方向に航行すると仕掛けが絡むので、左舷船首方から潮流を受けると西方（陸側）に向かって航行するか、右舷船首方から潮流を受けると東方（沖側）に向かって航行する。

(2) 魚が掛かった場合、船を止めると魚が自由に動いて仕掛けを切ってしまうので、低速力で航行したまま釣り糸を巻き上げる。

消波ブロックに乗り揚げていた本船の状況は、次のとおりであった。

(1) クラッチレバーが前進に入り、スロットルレバーが少し倒されており、トローリングレバーは使用されていなかった。

(2) ひき縄漁に使用する手巻きの糸巻きと釣り糸1本が船上に残されており、同釣り糸は、船外に垂れ、途中で切れていた。（写真3参照）



写真3 ひき縄漁用の糸巻き及び釣り糸

(3) 前部甲板に置かれていたクーラーボックスに氷と共にさわらが1匹入れられた状態であった。

(4) 船体に他船との衝突痕は認められず、また、プロペラ翼にロープ等の絡まりはなかった。

船長の親族は、本船のひき縄漁用の釣り糸は、船長が落水後、本船が離岸堤の消波ブロックに向かって西進中、浅瀬に引っ掛かって途中で切れたのかもしれないと本事故に思った。

船長の漁業後継者は、船長が扱いに慣れていないトローリングレバーをふだん使用していなかったのではないかと本事故後に思った。

船長は、発見時、ジャンパー、ジャージのズボンを着用していたが、救命胴衣のほか、船長がふだん操業時に着用していたカップのズボン、

	<p>手袋及び長靴を着用していなかった。</p> <p>船長は、ふだん、乗船中、救命胴衣を着用していなかった。</p> <p>船長がふだん操業時に着用していたカッパのズボンは、消波ブロックに乗り揚げていた本船の操舵スタンドに置かれた状態であったが、船長の親族及び漁業後継者は、本事故当時、船長がカッパのズボンを着用していなかった理由は分からなかった。</p> <p>船長の携帯電話は、ジャージのズボンのポケットの中から濡れた状態で発見された。</p>
<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、発見時、ふだん操業時に着用していたカッパのズボンを着用していなかったものの、次のことから、仮屋漁港南方沖において、ひき縄漁を行いながら西進中、落水したものと考えられる。</p> <p>(1) 潮流が北北東流である状況下、津田地区東方沖の離岸堤周辺で釣りを行っていたプレジャーボートの乗船者が、07時45分ごろ無人の状態で見守る本船を認めたこと。</p> <p>(2) 消波ブロックに乗り揚げていた本船は、ひき縄漁用の釣り糸が船外に垂れ、クラッチレバーが前進に入り、スロットルレバーが少し倒されていたこと。</p> <p>(3) 船長の死亡推定時刻が07時40分ごろとされていること。</p> <p>船長は、仮屋漁港周辺で北寄りの風と北北東方向に流れる潮流とがぶつかって波が立やすい状況下、同漁港南方沖を西進中、波を受けて本船が動揺した際、甲板上で身体のバランスを崩すなどして海中に転落した可能性があると考えられる。</p> <p>本船は、総トン数が0.9トンであり、総トン数が4.9トンである前所有漁船に比べ、排水量（浮力）が小さく、復原力も小さかったと推測されることから、前所有漁船よりも揺れやすかったものと推定される。</p> <p>船長は、本事故当時、本船に乗船するようになってまだ間もなかったことから、本船と長年乗船を続けた前所有漁船との船体動揺時における揺れ方の違いに慣れていなかった可能性があると考えられる。</p> <p>船長は、本事故当時、救命胴衣を着用していなかったものと考えられる。</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、船長が、仮屋漁港南方沖において、ひき縄漁を行いながら西進中、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>
<b>再発防止策</b>	<p>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>・船長は、従前よりも小型の船舶に乗船することとなった場合、船</li> </ul>

	<p>船は小型であるほど船体が動揺しやすいということに十分留意した上、波などを受けて船体が動揺した際に身体のバランスを崩さないように、乗船中、手摺りや固定部を掴んだり、姿勢を低くしたりして落水防止に努めること。</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・ 小型船舶の船長は、暴露甲板では救命胴衣を着用すること。</li><li>・ 小型船舶に1人で乗り組む船長は、乗船中、防水パックに入れた携帯電話を常に身に付け、落水した際の連絡手段を確保しておくこと。</li></ul>
--	---

付図1 事故発生場所概略図

