

## 船舶事故調査報告書

令和5年11月22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	乗揚
発生日時	令和4年9月28日 11時00分ごろ
発生場所	高知県 <small>しまんとおむろ</small> 四万十町小室の浜南西方の岩場 小室港沖防波堤灯台から真方位242° 2.1海里（M）付近 （概位 北緯33° 08.7′ 東経133° 10.0′）
事故の概要	漁船 <small>ゆう</small> 勇丸は、揚網作業中、岩場に乗り揚げた。 勇丸は、甲板員が死亡して船長が負傷し、船体が大破した。
事故調査の経過	令和4年10月5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。 原因関係者から意見聴取を行った。
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 勇丸、0.8トン KO3-17503、個人所有 5.70m (Lr) × 1.72m × 0.50m、FRP ディーゼル機関、23kW（動力漁船登録票による）、平成4年2月25日
乗組員等に関する情報	船長 60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59年7月10日 免許証交付日 令和元年6月24日 （令和6年7月9日まで有効） 甲板員 68歳
死傷者等	死亡 1人（甲板員）、軽傷 1人（船長）
損傷	船体大破（全損）
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南、風力 2、視界 良好 海象：うねり 波向南東、波高約1.3～2.0m、潮汐 下げ潮の中央期、水温 約27℃
事故の経過	本船は、船長及び甲板員1人が乗り組み、前日に仕掛けたいせえび漁の刺し網を揚げる目的で、令和4年9月28日10時30分ごろ四万十町 <small>おきつ</small> 興津の係留地を出航し、10時50分ごろ小室の浜南西方沖の漁場に到着した。 船長は、岩場に沿って仕掛けた刺し網と平行となるよう、本船の船首を北東方に向け、波の様子を見ながら船尾に設けられた操縦区画で

機関を極微速力前進にかけて操船し、甲板員が左舷船首部から手で揚網を始めた。(図1参照)

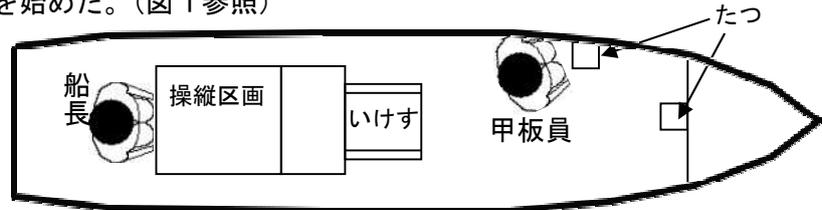


図1 揚網時の船長と甲板員の配置

船長は、甲板員が10枚の網を繋いで長さが約50mとなった刺し網の4枚目の揚網に取り掛かったとき、右舷側となる南東方から波高約1.3mの波が来るのを認め、船首を南東方に向けた。

船長は、操業中にはこれまでに遭遇したことがない高さの波だったので、波を受けて転覆するかもしれないと思い、刺し網を切ってその場を離れることとし、船首部に移動して刺し網の3枚目と4枚目の繋ぎ目を包丁で切断した直後、船首方からその波を受けた。(図2参照)

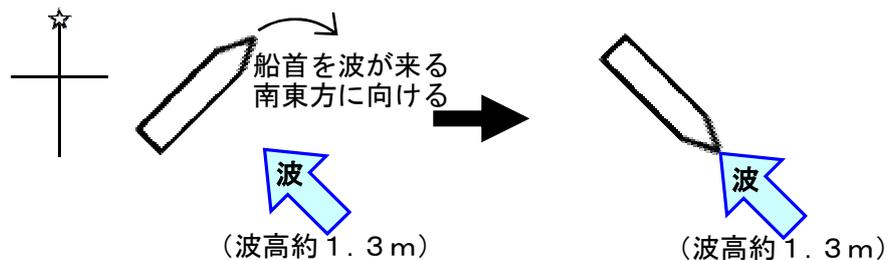


図2 船長が南東方からの波を認め、船首を南東方に向けた状況

本船は、船首部から海水が打ち込んで船首部が海面下に没し、海面から浮上する間に船首が右方に振られて南方を向いた後、左舷側となった南東方から波高約2.0mの波を受け、船首が更に右方に振られて岩場の方向(北西方)に向く途中で船長が海に投げ出された。(図3参照)

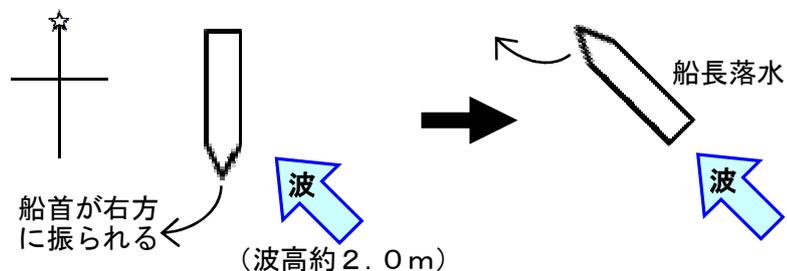


図3 船首が南方を向いたところに南東方から波を受け、船首が更に右方に振られ、北西方に向いた状況

船長は、11時00分ごろ、海面から顔を上げたとき、甲板員が本船上で船首部のたつに掴まった状態で、本船が波に乗って流されて船

	<p>首から岩場に乗り揚げ、その後右舷側を下にして横転したのを見た。</p> <p>船長は、岩場に向かって泳いでいた際、ぐったりした状態で海面に浮いている甲板員に気づき、甲板員を岩場に引き揚げ、11時30分ごろ僚船の船長に電話を掛けたところ、つながりはしたが通話はできなかった。</p> <p>船長から電話を受けた僚船の船長は、応答しても無言の着信が何度もあり、船長の自宅を訪れても帰宅しておらず、本船も係留地に見当たらなかったため、トラブルがあったと思い、僚船で捜索に出たところ、本船の操業場所近くの岩場で本船、船長及び甲板員を発見して119番通報した。</p> <p>船長及び甲板員は、ヘリコプターによって救助され、甲板員が、社会死と判断されて警察署に搬送され、医師により溺死と検案され、船長が病院に搬送されて打撲等と診断された。</p> <p>本船は、岩場に乗り揚げた後、波に打たれて船体が破断した。</p> <p>(付図1 事故発生場所概略図、写真1 同型船 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船が行ういせえび刺し網漁は、刺し網の両端に浮きを付けて岩場の近くに仕掛けるもので、船長は、ふだん15時ごろに仕掛けて翌日の05時～06時ごろに揚網していた。</p> <p>船長は、本事故当日の朝、数日前に漁獲していたいけす内のいせえびを市場に出荷したので、揚網に向かうのがふだんより遅くなった。</p> <p>船長は、本事故発生場所付近での漁業の経験が約40年あり、甲板員は、約20年前から陸上の仕事が休みのときに船長の刺し網漁を手伝っていた。</p> <p>船長は、本事故発生場所付近は岩場が多数存在し、水深が急に浅くなったり深くなったりしているので磯波<sup>*1</sup>が発生しやすく、干潮時には波高が増大する傾向があると認識していて、ふだんから天気予報や出航前に海の様子を見るなどして出航の可否を判断したり、漁場まで行って海の状況を見てから操業の可否を判断したりしていた。</p> <p>船長は、本事故当日は晴れていて風も余りなかったので出航し、漁場では潮が下がるにつれて波が出てきたと思っていたが、3枚目の網を揚げ終えるまで大きな波を見掛けなかったため、揚網を続けていた。</p> <p>船長は、本事故前日は海が穏やかだったこともあり、いせえびが獲れやすいように、刺し網をふだんよりも岩場に近づけて仕掛けていたので、下げ潮の時間帯ではなく、潮が満ちたときに揚網を行えばよかったと本事故後に思った。</p>

\*1 「磯波」とは、沖合で碎波していない波でも、海岸の浅海域に進んでくるときには、水深と海底勾配によって生ずる浅水変形、屈折、反射などの効果によって波高が増大し、波長も短くなり、波形勾配が急峻になって碎波する波のことをいう。

	<p>船長及び甲板員は、共にカップの上下にベスト型の救命胴衣を着用し、長靴を履いていた。</p>
<p><b>分析</b></p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象等の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>あり</p> <p>なし</p> <p>あり</p> <p>本船は、四万十町小室の浜南西方沖において、ふだんよりも岩場に近づけて仕掛けていた刺し網の揚網を続けたことから、磯波を受け船体が波に乗って流されて岩場に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、3枚目の網を揚げ終えるまで大きな波を見掛けなかったことから、揚網を続けたものと考えられる。</p> <p>船長は、4枚目の揚網に取り掛かった際、波高約1.3mの波を認め、操業中にはこれまでに遭遇したことがない高さの波であり、刺し網を切って避難しようとしたが、波高約1.3mの波に続けて波高約2.0mの波を受けたことから、船首が右方に振られて落水し、本船が波に乗って岩場の方に流されたものと考えられる。</p> <p>甲板員は、船首部のたつに掴まった状態で本船と共に流され、本船が岩場上で横転した後、海面でぐったりした状態で浮いているところを船長が岩場に引き揚げていることから、乗揚後の本船から落水して溺死したものと考えられるが、溺死するに至った状況を明らかにすることはできなかった。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、本船が、四万十町小室の浜南西方沖において、ふだんよりも岩場に近づけて仕掛けていた刺し網の揚網を続けたため、磯波を受け船体が波に乗って流されて岩場に乗り揚げたものと考えられる。</p>
<p><b>再発防止策</b></p>	<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"> <li>・ 小型漁船の船長は、岩場が多数存在し、水深が急に浅くなったり深くなったりする場所は、波高が急激に増大することがあるので、岩場に近づいて漁を行わないこと。</li> </ul>

付図1 事故発生場所概略図



(国土地理院 Web サイトの地理院地図を加工して制作した。)

写真1 同型船

