

船舶事故調査報告書

令和6年11月27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4月19日 07時00分ごろ～09時40分ごろの間）（死亡時刻：4月19日 10時55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	不明（高知県土佐清水市足摺岬 ^{あしずり} 南西方沖）														
事故の概要	漁船八号義丸 ^{よし丸} は、さんご漁 ^{さんごりし} を行う目的で出航したのち、船長が落水して溺死した。														
事故調査の経過	令和6年4月22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 八号義丸、6.6トン K O 2－6 6 5 0（漁船登録番号）、個人所有 1 3. 2 5 m（Lr）×3. 3 0 m×1. 1 2 m、FRP ディーゼル機関、2 7 9. 5 0 kW、平成2年11月8日 第 2 8 2－1 3 5 2 7 号（船舶検査済票の番号）														
乗組員等に関する情報	船長 68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 平成10年11月6日 免許証交付日 令和5年6月19日 (令和10年11月5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、視界 良好 本船発見場所（後述）の南方沖約14.8海里（M）に位置する土佐黒潮牧場13号施設灯における4月19日の風向、風速の観測値は次のとおりであった。 <table><tr><td>時分</td><td>風向（°）</td><td>風速（m/s）</td></tr><tr><td>07時00分</td><td>352</td><td>7.90</td></tr><tr><td>08時00分</td><td>019</td><td>3.29</td></tr><tr><td>09時00分</td><td>319</td><td>1.78</td></tr></table>			時分	風向（°）	風速（m/s）	07時00分	352	7.90	08時00分	019	3.29	09時00分	319	1.78
時分	風向（°）	風速（m/s）													
07時00分	352	7.90													
08時00分	019	3.29													
09時00分	319	1.78													

	海象：うねり 波向東、波高約1.0m、水温 約20℃ 全国港湾海洋波浪情報網（ナウファス）による高知西部沖（本船発見場所東方約14.2M）の4月19日の波浪観測値は次のとおりであった。 <table><tr><th rowspan="2">時分</th><th rowspan="2">波向</th><th colspan="2">有義波*1</th></tr><tr><th>波高</th><th>周期</th></tr><tr><td>07時00分</td><td>東南東</td><td>0.98m</td><td>6.8s</td></tr><tr><td>07時20分</td><td>東</td><td>1.03m</td><td>5.8s</td></tr><tr><td>07時40分</td><td>東南東</td><td>1.21m</td><td>5.6s</td></tr><tr><td>08時00分</td><td>東南東</td><td>1.13m</td><td>6.0s</td></tr><tr><td>08時20分</td><td>東</td><td>1.15m</td><td>6.1s</td></tr><tr><td>08時40分</td><td>東南東</td><td>1.08m</td><td>5.7s</td></tr><tr><td>09時00分</td><td>東南東</td><td>1.03m</td><td>6.0s</td></tr><tr><td>09時20分</td><td>南東</td><td>1.01m</td><td>6.0s</td></tr><tr><td>09時40分</td><td>東南東</td><td>0.99m</td><td>6.3s</td></tr></table>	時分	波向	有義波*1		波高	周期	07時00分	東南東	0.98m	6.8s	07時20分	東	1.03m	5.8s	07時40分	東南東	1.21m	5.6s	08時00分	東南東	1.13m	6.0s	08時20分	東	1.15m	6.1s	08時40分	東南東	1.08m	5.7s	09時00分	東南東	1.03m	6.0s	09時20分	南東	1.01m	6.0s	09時40分	東南東	0.99m	6.3s
時分	波向			有義波*1																																							
		波高	周期																																								
07時00分	東南東	0.98m	6.8s																																								
07時20分	東	1.03m	5.8s																																								
07時40分	東南東	1.21m	5.6s																																								
08時00分	東南東	1.13m	6.0s																																								
08時20分	東	1.15m	6.1s																																								
08時40分	東南東	1.08m	5.7s																																								
09時00分	東南東	1.03m	6.0s																																								
09時20分	南東	1.01m	6.0s																																								
09時40分	東南東	0.99m	6.3s																																								
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、令和6年4月19日05時00分ごろにさんご漁の目的で足摺岬南西方沖の漁場（以下「本件漁場」という。）に向けて土佐清水市清水漁港を出航した。 僚船の船長（以下「僚船船長A」という。）は、07時00分ごろに船長から1回目の揚網作業を開始する旨の無線連絡を聞いた。 僚船船長Aは、3回目の操業を開始した頃、僚船間の無線連絡で本船が同じ場所付近から動いていないようであることを聞き、レーダー画面を確認したところ本船のエコートレイルが表示されていなかったため、機関に不具合でもあったのかと思い、揚網して本船に向かった。 僚船船長Aは、09時40分ごろ、足摺岬南西方沖9M付近で右舷船首側から網を投入した状態で漂泊している本船を発見し、船長が船内にも本船の周囲にも見当たらなかったため、僚船に無線で捜索を依頼した。 無線連絡を聞いた別の僚船の船長（以下「僚船船長B」という。）は、本船に向かっていたところ、本船の西方300m付近を漂流中の船長を発見した。 船長は、僚船船長Aと僚船船長Bにより僚船船長Aの船に引き揚げられて清水漁港まで運ばれ、救急車で病院に搬送されたが、10時55分医師により死亡が確認され、死因は溺水と検案された。 本船は、本件漁場付近で操業していた別の僚船の乗組員が本船に移乗して清水漁港へ戻った。 （付図1 事故発生場所概略図、写真1 本船 参照）																																										

^{*1} 「有義波」とは、ある地点で連続する波を観測したとき、波高の高い方から順に全体の1／3の個数の波を選び、これらの波高及び周期を平均したものをいう。1／3最高波ともいう。

その他の事項

(1) 本船の操業形態

本船の行うさんご漁は、木製の桁（長さ約6.5m）にロープで繋がれたおもりの付いた網を投入し、船体を漂流させ、網に海底のさんごを引っ掛けて採取するものであった。

本船は、機関を中立運転とし、右舷船首部から9つの網を桁ごと投入し、桁が海底に達したところで船首部のたつにロープを結んで約1時間漂流した後、サイドローラーにより桁を甲板に揚げ、機関室船首方のマスト頂部を通した別のロープで繋がれた吊り滑車（以下「本件滑車」という。）に桁と網を繋ぐ舷外のロープを通して同ローラーで網を1つずつ甲板に引き揚げ、網に絡んださんごを採取した後、漁場を移動して網を投入する作業を繰り返すものであった。

（図1、写真2 参照）

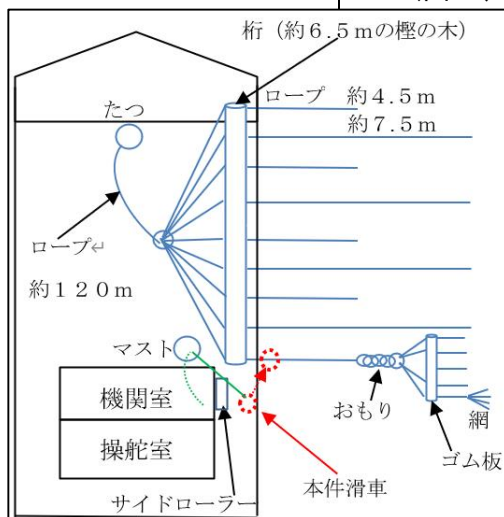


写真3 右舷船首の状況

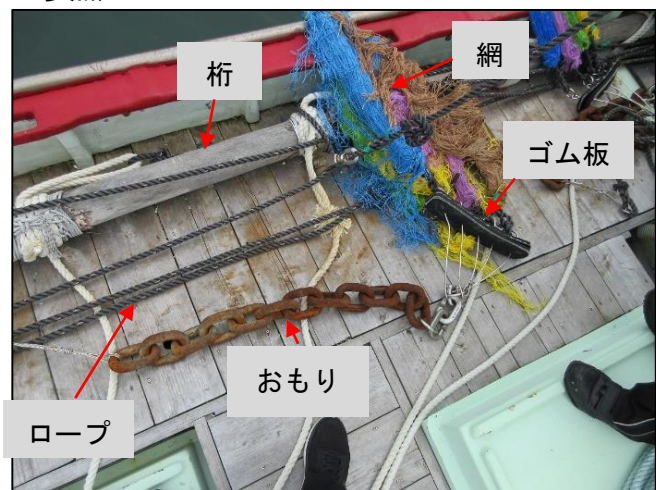


写真2 本船の仕掛け

本船を含む僚船5隻の船長は、互いの操業状況等を確認する目的で、出航時及び揚網開始時に無線連絡を行っていた。

(2) 本船に関する情報

本船は、無人の状態で発見された際、機関が中立運転で、甲板上に桁と船尾側の網が1つ引き揚げられ、サイドローラーは停まっていて、船尾側から2つ目の網と桁を繋ぐ舷外のロープが本件滑車に通された状態であった。

本船は、船体に衝突痕などの損傷がなかった。

本船は、甲板から舷縁までの高さが船首部で約20cm、中央部で約60cmであり、海面から舷縁までの高さは船首部で約80cmであった。また、固定梯子又は縄梯子は装備されていなかった。

（写真3、写真4 参照）

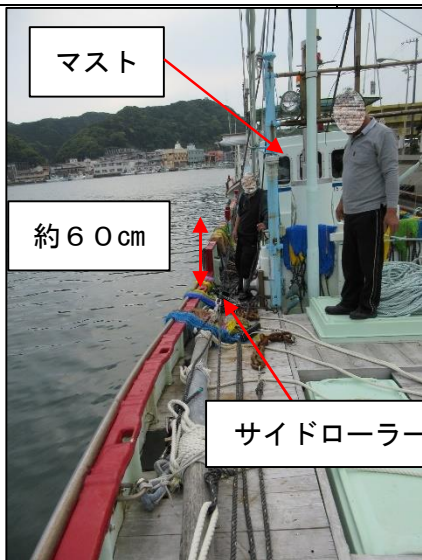


写真3 右舷船首の状況



写真4 本件滑車の取付け状況（再現）

(3) 船長に関する情報

船長は、発見された際、長袖のトレーナー、下着の上にジャージズボン、靴下を着用した状態であったが、ふだん履いていた長靴は発見されなかった。また、救命胴衣を着用しておらず、船内及び本船の発見場所付近でも救命胴衣は発見されなかった。

船長の携帯電話は、本事故後、船内で発見された。

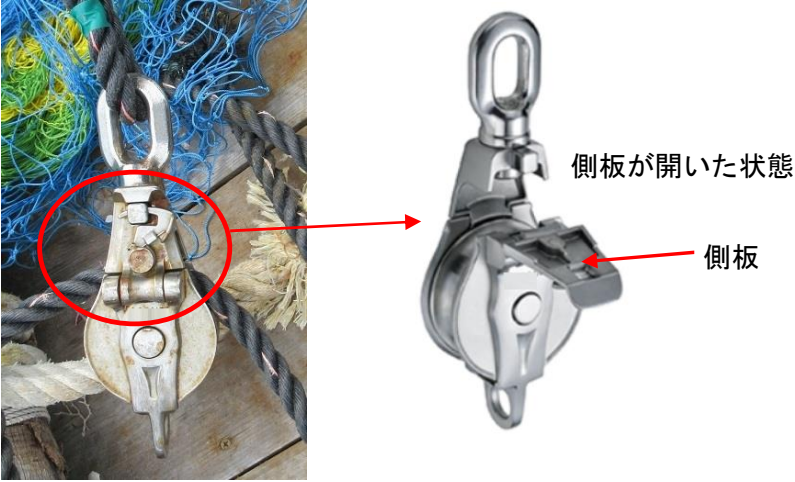
船長は、漁師の経験が約40年以上、本件漁場におけるさんご漁の経験が約15年あり、僚船船長Aによれば、本事故前の船長の健康状況は良好そうに見えたとのことであった。

船長と僚船船長Aは、共にさんご漁を行っていて、清水漁港（越地区）の漁船の船主がさんご漁の作業中に落水したと聞いたことがあり、令和5年10月ごろに自動膨張式のポーチ入れ首掛け式救命胴衣を共に購入し、ふだんから同救命胴衣を着用して作業していた。（写真5参照）



写真5 救命胴衣（船長が着用していた物と同じ型式）

僚船船長Aは、本船の機関が中立運転で、サイドローラーが停まっていた、船尾側から2つ目の網と桁を繋ぐ舷外のロープが本

	件滑車に通された状態で発見されたので、船長が、スナッチ型^{*2}の件滑車に舷外のロープを通す際、件滑車を持った手と反対の手で件滑車の側板を開閉する必要があり、両手で作業しているときに船体が動揺し、体勢を崩して落水したのではないかと考えた。（写真6参照）  写真6 本件滑車
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、4月19日07時00分ごろ船長が無線で揚網開始をする旨連絡した後、09時40分ごろ本船が足摺岬南西方沖で無人の状態に漂流しているところを僚船船長Aに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。 本船は、無人の状態に発見された際、船体に損傷が認められず、また、機関が中立運転で、船尾側から2つ目の網と桁を繋いだ舷外のロープが件滑車に通された状態で発見されたことから、船長が件滑車に舷外のロープを通した際に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、落水した状況を明らかにすることができなかった。 船長は、ふだん着用していた救命胴衣が船内及び本船の発見場所付近で発見されなかったこと、並びに船長が発見された際にふだん履いていた長靴を履いていなかったことから、落水後、船上に登ろうとして救命胴衣及び長靴を脱いだ可能性があると考えられる。 件滑車に舷外のロープを通す際、船長が身を乗り出した状態で件滑車を持った手と反対の手で件滑車の側板を開閉する必要があったことは、本事故の発生に関与した可能性があると考えられる。

^{*2} 「スナッチ型滑車」とは、側板が開いてロープを端からでなく途中から通すことができる滑車をいう。

原因	本事故は、本船が本件漁場で操業中、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、本件滑車に舷外のロープを通した際に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。
再発防止策	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。 ・ 小型漁船に１人で乗り組む船長は、滑車に舷外のロープを通す際、姿勢を低くするなどして作業を行い、落水しないようにすること。 ・ 小型漁船に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付け、落水した際の連絡手段を確保しておくこと。 ・ 小型漁船に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。

付図1 事故発生場所概略図

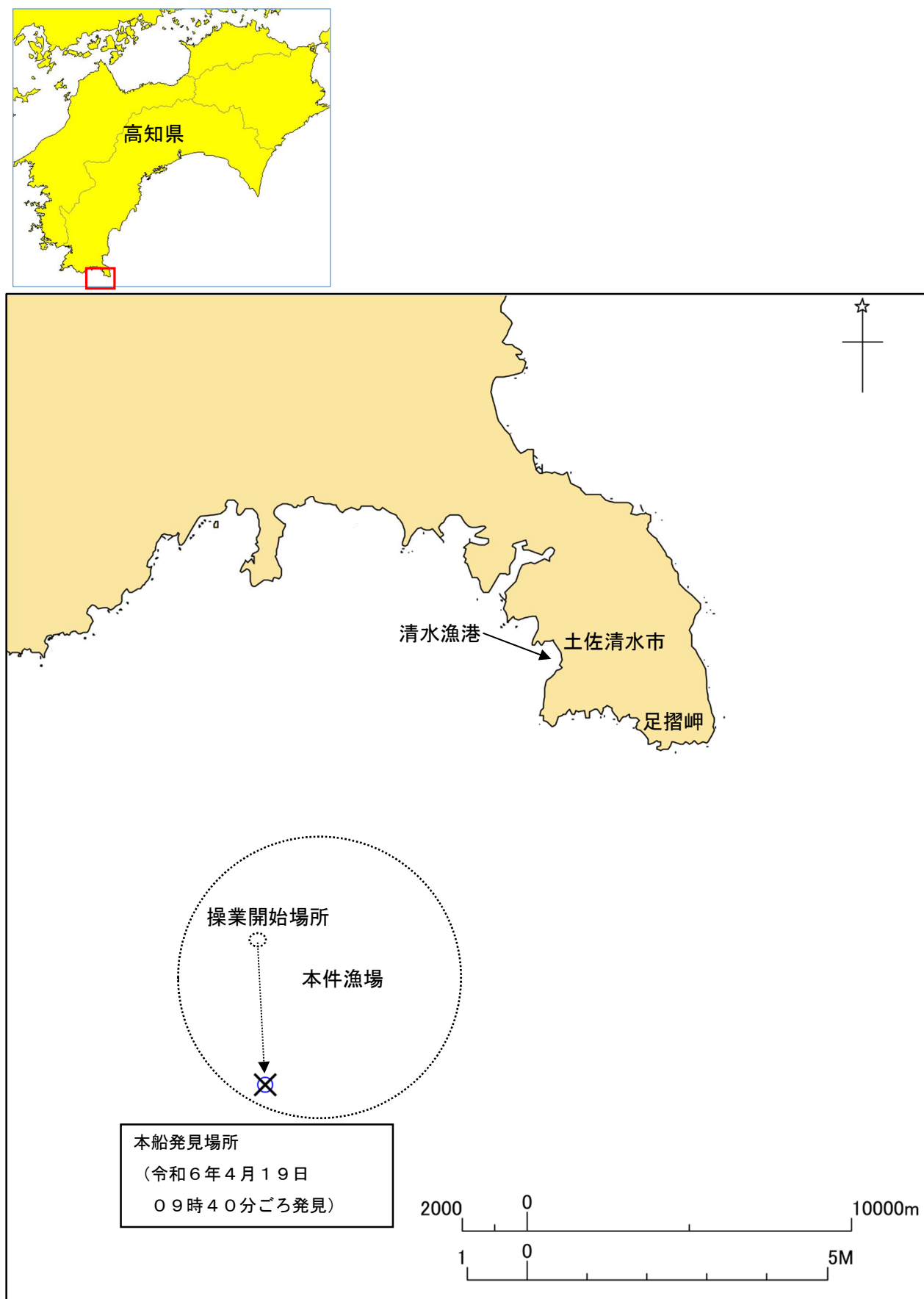


写真1 本船

