

船舶事故調査報告書

令和7年10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 高 橋 明 子

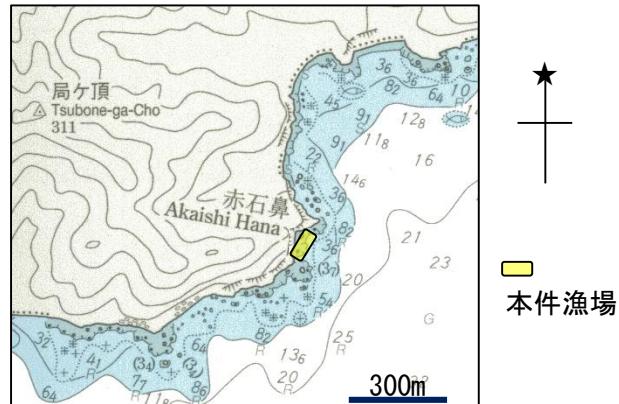
事故種類	乗組員死亡																										
発生日時	令和7年1月24日 14時頃（医師による死亡推定時刻）																										
発生場所	不明（三重県南伊勢町赤石鼻南方沖）																										
事故の概要	漁船康輝丸の船長は、左胸部を打撲して死亡した。																										
事故調査の経過	令和7年2月19日、本事故の調査を担当する主管調査官（横浜事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。 原因関係者からの意見聴取は、本人が本事故で死亡したため、行わなかった。																										
事実情報	<p>船種船名、総トン数 漁船 康輝丸、0.6トン</p> <p>船舶番号、船舶所有者等 M E 3 - 6 0 9 2 5 (漁船登録番号)、個人所有</p> <p>L × B × D、船質 6.30m (Lr) × 1.37m × 0.62m、F R P</p> <p>機関、出力、進水等 ガソリン機関（船外機）、30kW（動力漁船登録票による）、昭和62年4月30日</p>																										
乗組員等に関する情報	<p>船長 84歳</p> <p>一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定</p> <p>免許登録日 昭和50年2月28日</p> <p>免許証交付日 令和6年1月29日 (令和11年9月6日まで有効)</p>																										
死傷者等	死亡 1人（船長）																										
損傷	全損																										
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、視界 良好</p> <p>海象：潮汐 高潮時、水温 約17°C</p> <p>僚船の船長が本船を発見した16時30分頃の状況は、北西の風、風速約4～5m/s、波高約1mであった。</p> <p>本船発見場所の北北東方約8.6kmにある南伊勢地域気象観測所における観測値は、次のとおりであった。</p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th rowspan="3">項目 時刻 (hh:mm)</th> <th rowspan="3">気温 (°C)</th> <th colspan="4">風向・風速</th> </tr> <tr> <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> </thead> <tbody> <tr> <td>12:00</td> <td>13.2</td> <td>北北東</td> <td>2.0</td> <td>東北東</td> <td>6.2</td> </tr> <tr> <td>13:00</td> <td>13.3</td> <td>北北東</td> <td>3.3</td> <td>北北東</td> <td>6.5</td> </tr> </tbody> </table>	項目 時刻 (hh:mm)	気温 (°C)	風向・風速				平均		最大瞬間		風向	風速 (m/s)	風向	風速 (m/s)	12:00	13.2	北北東	2.0	東北東	6.2	13:00	13.3	北北東	3.3	北北東	6.5
項目 時刻 (hh:mm)	気温 (°C)			風向・風速																							
				平均		最大瞬間																					
		風向	風速 (m/s)	風向	風速 (m/s)																						
12:00	13.2	北北東	2.0	東北東	6.2																						
13:00	13.3	北北東	3.3	北北東	6.5																						

	14:00	13.3	北北東	2.4	北北東	5.8	
	15:00	13.1	北	2.3	北北東	6.6	
	16:00	12.5	北北東	2.1	北北東	5.2	
	17:00	11.5	北北西	2.9	北北西	7.5	

本船発見場所の東方約10.7kmにある御座崎灯台における風の観測値は、次のとおりであった。

時刻 (hh:mm)	風向	風速 (m/s)
11:55	北東	2
12:55	北	4
13:55	北北東	3
14:55	北	5
15:55	北北東	3
16:55	北北東	3

事故の経過	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、えび刺網漁の揚網作業を行う目的で、令和7年1月24日昼頃、南伊勢町相賀浦漁港を出航し、赤石鼻南方沖の漁場（以下「本件漁場」という。）に向かった。</p> <p>船長の家族は、自宅で昼食をとった後に休憩していた船長がいなくなっていたので、相賀浦漁港で網の修復作業を行っていると思っていたが、同漁港に様子を見に行つたところ、本船が係留場所になく、船長が本船で出航していることに気付いた。</p> <p>船長の家族は、船長の帰りが遅かったので心配になり、知人に電話を掛けて本件漁場に様子を見に行ってくれるよう依頼した。</p> <p>船長の家族から連絡を受けた知人は、仲間と共に2隻の漁船で本件漁場に向かい、転覆している小型船舶を発見したが、水深の浅い海域で風が強く、転覆船に近づくことができなかつたので詳細を確認できず、僚船の船長に状況を報告した。</p> <p>僚船の船長は、えび刺網漁の仲間2人と共に現場に向かい、転覆した本船が船首部を海面に出して船尾部が水没している状態であること、本船の刺網が漁場に仕掛けられた状態で残っていること、本船の周囲に船長が見当たらないことを確認し、16時33分頃118番通報を行つた。</p> <p>本船は、17時37分頃、海上保安庁の船艇が現場に到着し、波に打ち寄せられて海岸の岩洞に入り込んでいる状況が確認された。</p> <p>船長は、25日08時52分頃、捜索を行つて海上保安庁の潜水士により岩洞内の本船近くの海中で、心肺停止状態で発見、救助された。</p> <p>本船は、本事故後、岩洞から引き出すことができずに損壊した。船長は、後日、司法解剖が行われ、左胸部多発肋骨骨折、心損傷等</p>
-------	--

	<p>が認められ、医師により、死因が左胸部打撲による心損傷であり、死亡推定時刻が1月24日14時頃と検案された。</p> <p>(付図1 事故発生場所概略図 参照)</p>
その他の事項	<p>(1) 船長に関する情報</p> <p>船長は、約30年のえび刺網漁の経験があった。</p> <p>船長は、操業に支障が生じるような持病はなく、本事故当日も体の不調を訴えていなかった。</p> <p>(2) 事故発生場所付近の状況</p> <p>海図W78（安乗崎至赤石鼻）によれば、転覆した本船が発見された本件漁場付近は、南東に面した岩場の陸岸付近であり、底質が岩で、水深が2m未満である。（図1参照）</p>  <p>図1 海図W78（安乗崎至赤石鼻）部分</p> <p>僚船の船長によれば、本件漁場は、水深が約2mであり、波により船体が陸岸側に寄せられる場所であった。</p> <p>(3) 本船の操業形態</p> <p>船長は、ふだん、15時頃に出航し、約15分で赤石鼻付近の漁場に至り、刺網を仕掛けた後に帰港し、翌日の朝に刺網を揚収していた。</p> <p>僚船の船長によれば、本船は刺網の揚網機を備えていたが、水深2m程度であれば、通常は手で揚網することであった。</p> <p>相賀浦漁港を基地とするえび刺網漁船は、当日の午前中に、気象・海象状況を考慮して僚船同士で出漁の可否を判断しており、風向にもよるが、おおよそ風速が約3m/s、波高が約2mを超える場合には、全船休漁としていた。</p> <p>(4) 本事故当日の状況</p> <p>船長は、1月24日朝に、前日に仕掛けた刺網の揚収を行ったが、仕掛けていた網の一部を揚収できずに帰港していた。</p> <p>僚船の船長は、朝の揚網を終えて帰港した後、気象・海象状況を考慮し、他の僚船船長と協議して当日のえび刺網漁を全船休漁することとした。</p>

	<p>僚船の船長は、全船休漁を各僚船の船長に通知した後、全ての刺網を揚収できずに帰港していた船長が相賀浦漁港で出航準備を行っているところを目撲した。</p> <p>僚船の船長は、船長に対し、波が高く、本件漁場へ行くのは危険であり、残してきた刺網は後日他の僚船と共に回収するから出漁しないよう声を掛けた。</p>
分析	<p>乗組員等の関与 不明</p> <p>船体・機関等の関与 不明</p> <p>気象・海象等の関与 不明</p> <p>判明した事項の解析 船長は、心損傷により死亡した。 船長は、えび刺網漁の揚網作業を行う目的で本件漁場に向かった後、本件漁場付近において、左胸部を打撲し、死亡したものと考えられる。 本件漁場は、陸岸付近の水深が浅い岩場であり、波により船体が陸岸側に寄せられる場所であったことから、波の高まりに応じ、船体の大きな動搖、乗揚、転覆等の危険性が増大するものと考えられる。 船長は、気象・海象状況により僚船間において全船休漁と判断された中、本件漁場に向かった後、本件漁場付近において、左胸部に強い衝撃が加わったものと考えられるが、船長の落水及び本船の転覆については、目撃者がおらず、客観的な情報も得られなかつたことから、船長の受傷の状況を明らかにすることはできなかつた。</p>
原因	本事故は、本船が、えび刺網漁の揚網作業を行う目的で本件漁場に向かった後、本件漁場付近において、船長が左胸部を打撲したことにより発生したものと考えられる。
再発防止策	<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として、次のことが考えられる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 小型漁船の船長は、気象・海象の現況及び予測、漁場の環境、自船の堪航性等を総合的に考慮して出航の可否を慎重に判断すること。また、安全に操業できるか否かの出航可否判断を、所属する組合等の合議により決定している場合には、その決定に従うこと。 ・ 小型漁船の船長は、自船の堪航性に留意するとともに、水深の浅い海域では予期せぬ高波で船が大きく動搖があるので、高波が予想される海域に近づかないこと。

付図1 事故発生場所概略図



(国土地理院ウェブサイトの地理院地図を加工して作成)