

## 船舶事故調査報告書

令和7年11月26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

<b>事故種類</b>	乗組員死亡
<b>発生日時</b>	不明（令和7年4月23日 05時40分頃～08時42分頃の間）
<b>発生場所</b>	徳島県牟岐町牟岐漁港南西方沖 牟岐港西防波堤灯台から真方位249° 1.1海里（M）付近 (概位 北緯33°39.3' 東経134°24.0')
<b>事故の概要</b>	漁船第二親交丸が操業を行う目的で出航した後、船長が落水して溺死した。
<b>事故調査の経過</b>	令和7年4月24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。
<b>事実情報</b>	<p>船種船名、総トン数 漁船 第二親交丸、0.5トン</p> <p>船舶番号、船舶所有者等 T O 3 - 1 8 1 6 9 (漁船登録番号)、個人所有</p> <p>L × B × D、船質 5.02m (Lr) × 1.64m × 0.65m、FRP</p> <p>機関、出力、進水等 ガソリン機関、18.4kW、平成2年5月30日</p> <p>第280-44315号 (船舶検査済票の番号)</p>
乗組員等に関する情報	<p>船長 74歳</p> <p>二級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定</p> <p>免許登録日 昭和51年3月5日</p> <p>免許証交付日 令和6年2月22日</p> <p>(令和11年6月4日まで有効)</p>
死傷者等	死亡 1人（船長）
損傷	なし
気象・海象	<p>気象：天気 曇り、風向 南西、風力 1～3、視界 やや不良</p> <p>海象：波高 約2～4m、水温 約19°C</p> <p>四国沖北部には、4月23日05時35分海上風警報（海上で風力階級が7の状態に既になっているか、又は24時間以内にその状態になると予想される場合に発表する警報）が発表され、本事故当時も継続中であった。</p>
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、前日に仕掛けたいせえび漁の刺し網を揚収する目的で、令和7年4月23日05時40分頃に牟岐漁港を出航した。

本船の出航前、本船係留場所の横に係留している僚船の船長は、操業を終えて漁獲物の選別作業を行っていたところ、出漁する船長を見掛け、波が高くなっているので気を付けるよう伝えた。

船長の家族は、05時00分頃に出漁して07時00分頃に牟岐漁港に戻り、漁獲物の選別作業を行っていたところ、08時00分頃になっても船長が戻って来ないので心配になり、船長がふだん操業している場所へ様子を見に行こうと再度出航した。

船長の家族は、本船を探したが見当たらなかったので、知人にその旨を電話で伝えたところ、知人が自身の船で本船の捜索に協力してくれることになった。

船長の家族は、知人と電話を終え、本船の捜索を続けていたところ、08時30分頃、牟岐漁港南西方沖の海上で転覆している本船を発見した。

船長の家族は、所属する漁業協同組合に電話して118番通報を依頼した。

船長の家族は、その後、知人に電話し、転覆している本船を発見したので海中に潜って船長を探す旨を伝えたところ、知人から近くまで来ているので到着を待つよう返事があったので、自身の船を錨泊させて潜る準備をしながら知人の到着を待った。

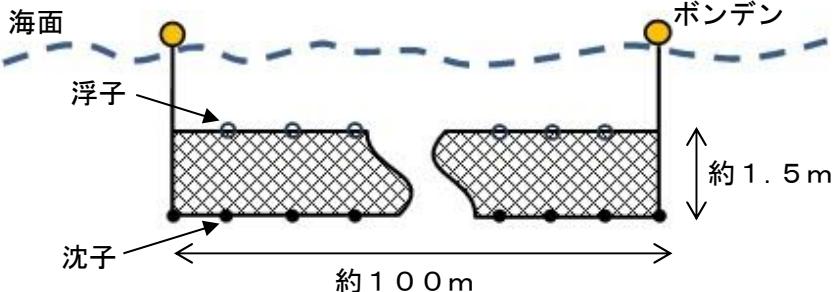
船長の家族は、知人と合流した後、海中に潜って本船付近を探したが船長が見当たらなかったので、知人の船に上がった。

船長の家族及び知人は、知人の船で周辺海域を捜索していたところ、転覆した本船の北北東方沖の海上で08時42分頃にうつ伏せの状態で浮いている船長を発見し、船長を引き揚げた。

船長の家族は、知人の船で牟岐漁港に戻っている際、漁業協同組合に電話して119番通報するよう依頼するとともに、船長の心肺蘇生措置を行った。

船長は、牟岐漁港に到着した後、救急車で病院に搬送されたが、10時13分医師により死亡が確認され、死因は溺水であった。

本船は、その後、圧流されて付近の岩礁に引っ掛かり、翌日、知人の船によって引き出されて牟岐港にえい航され、陸揚げされた。(写真1参照)

	 <p style="text-align: center;">写真1 本船</p> <p>(付図1 事故発生場所概略図 参照)</p>
その他の事項	<p>船長は、水深が約3mの浅い場所に刺し網を仕掛けていた。</p> <p>船長は、ふだん、右舷船尾部に座って船外機を操作しながら右舷側から手で刺し網を揚収していた。</p> <p>船長が行ういせえび漁の刺し網は、高さ約1.5mの網の上側に浮遊性のある浮子網が、下側に鉛を通した沈子網がそれぞれ接続されていた。刺し網の一束の長さは約50mで、2束連結して長さ100mとしたものを1張りとし、両端の索にボンデン（浮き球）が接続されていた。（図1参照）</p>  <p>図1は、刺し網の構造を示す図である。網は上下2層構造で、上層が浮子網（浮子）、下層が沈子網（沈子）である。左右の網の間隔は「約100m」、網の高さは「約1.5m」である。網の両端には「ボンデン」という浮き球が接続されている。</p> <p style="text-align: center;">図1 船長が行ういせえび漁の刺し網（1張り）</p> <p>船長はふだんから刺し網を7張り仕掛けていた。</p> <p>船長の家族は、後日、船長が仕掛けたままとなっている刺し網3張りを回収した。</p> <p>本船は、陸揚げされた際に船首部のタツが折損していた。船長の家族は、後日、本船の転覆場所付近の海底で本船のタツ、タツに巻かれた錨索、錨及び刺し網3張りを発見した。また、刺し網3張りが錨及び錨索に絡まって一塊の状態となっていた。</p> <p>船長の家族は、船長が仕掛けた残りの刺し網1張りを発見することはできなかった。</p> <p>船長の家族は、本船発見時、船体に衝突痕などの損傷を認めなかつた。また、周辺の波高が自身の身長よりもはるかに高く、約3mはあると感じた。</p>

	<p>船長は、発見時、救命胴衣を着用していなかった。 船長が所有していた携帯電話は、本事故後、発見されなかった。</p>
<b>分析</b>	<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 不明 不明</p> <p>船長の死因は、溺水であった。 船長は、05時40分頃に出漁した後、08時30分頃に本船が牟岐漁港南西方沖の海上で無人の状態で転覆している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。 本船は、刺し網3張りが一塊の状態となって発見されたことから、船長が3張り目を揚収している際又は揚収を終えた後、転覆した可能性があると考えられる。 本船が高い波を受けて転覆した際に船長が落水したか又は船長が体勢を崩すなどして落水した後に本船が転覆した可能性があると考えられるが、目撃者がおらず、船長が死亡しており、客観的情報も得られなかつたことから、落水に至った状況を明らかにすることはできなかつた。</p>
<b>原因</b>	本事故は、本船が、海上風警報が発表されている状況下、牟岐漁港南西方沖の海上で操業中、船長が落水したことにより発生したものと考えられる。
<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、気象及び海象の悪化に関する警報や注意報が発表され、転覆のおそれや船体動搖により落水するおそれがある場合には出漁しないこと。</li> <li>・ 小型漁船の乗船者は、暴露甲板上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、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着け、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

