

## 船舶事故調査報告書

令和7年3月5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

<b>事故種類</b>	転覆					
<b>発生日時</b>	不明（令和6年10月21日 05時05分ごろ～06時19分ごろの間）					
<b>発生場所</b>	不明（高知県宇佐漁港）					
<b>事故の概要</b>	漁船健丸は、宇佐漁港を出航中、転覆した。 健丸は、船長が死亡し、船外機に濡損を生じた。					
<b>事故調査の経過</b>	令和6年10月28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> 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 健丸、0.6トン K03-15946（漁船登録番号）、個人所有 5.58m (Lr) × 1.80m × 0.64m、FRP ガソリン機関（船外機）、18.4kW（動力漁船登録票による）、昭和60年7月					
<b>乗組員等に関する情報</b>	船長 80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 昭和50年11月7日 免許証交付日 令和5年9月25日 (令和10年10月16日まで有効)					
<b>死傷者等</b>	死亡 1人（船長）					
<b>損傷</b>	船外機に濡損					
<b>気象・海象</b>	気象：天気 曇り、視界 良好 気象庁の沿岸波浪実況図によれば、本船発見場所（後述）の南方約16.7海里（M）に位置する土佐湾の沿岸代表点における波高等の推定値は、次のとおりであった。					
	日時	波向	周期 (秒)	波高 (m)	風向	風速 (m/s)
	10月20日21時	東	6	1.6	東北東	7.7
	10月21日09時	東	9	4.3	東	13.4

本船発見場所の西南西方約9.3Mに位置する須崎地域気象観測所における10月21日の風速・風向の観測値は、次のとおりであった。

時刻 (時:分)	平均		最大瞬間	
	風速 (m/s)	風向	風速 (m/s)	風向
05:00	2.8	北西	5.1	北北西
05:20	3.0	北西	4.8	西北西
05:40	3.3	北北西	5.3	北西
06:00	2.9	北北西	5.5	北北西
06:20	2.6	北北西	4.9	北北西

海象：うねり 波向南東、波高約3m、潮汐 上げ潮の中央期、水温約27℃

四国沖北部には、10月20日23時35分に海上強風警報（最大風速18m/s）が発表され、本事故当時も継続中であった。

高知県土佐市には、10月19日13時08分に強風注意報（海上15m/s）及び10月20日16時07分に波浪注意報（有義波高3.0m）が発表され、本事故当時も継続中であった。

日出時刻：06時15分ごろ

#### 事故の経過

本船は、船長が1人で乗り組み、たちうお引き縄漁の目的で、令和6年10月21日05時05分ごろ宇佐漁港内の係留地を出航した。

瀬渡船の船長は、宇佐漁港内の中央に所在する防波堤（以下「中堤<sup>なかてい</sup>」という。）に釣り客を下ろし、係留場所に向けて帰航中、中堤南西方沖で転覆している本船を発見し、周囲に船長が見当たらなかったため06時19分ごろ118番通報した。

来援した巡視艇の乗組員は、07時50分ごろ、中堤北西方沖でうつ伏せの状態海面に浮いている船長を発見して巡視艇に揚収した。

（図1 参照）

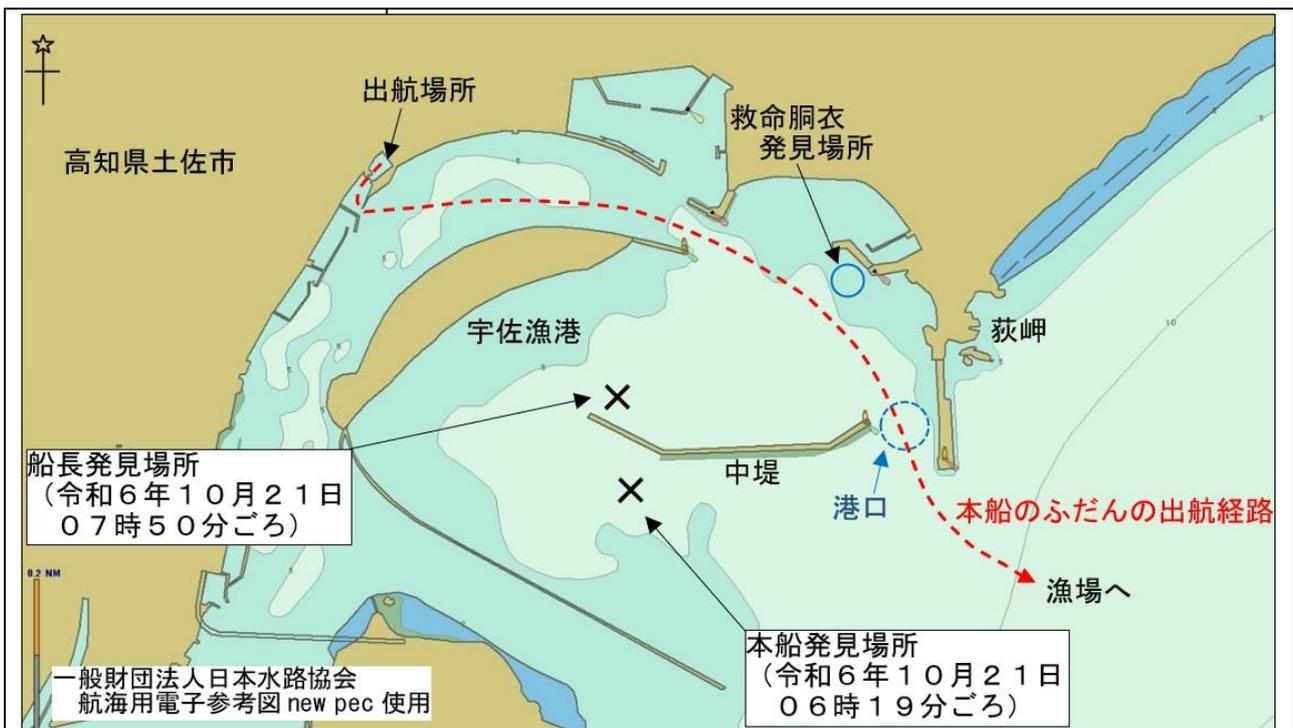


図1 事故発生場所概略図

船長は、救急車で付近の病院に搬送されたが、医師により死亡が確認され、死因が短時間での溺死、死亡推定時刻が05時15分～30分（推定）と検案された。

本船は、高知県水難救済会宇佐救難所の所属船舶により、宇佐漁港内のマリーナにえい航された。

その他の事項

(1) 本船に関する情報

本船は、転覆した状態で発見された際、船外機は停止しており、船体に衝突や乗場の痕跡はなかった。

喫水は船首約0.3m船尾約0.6m、船内の甲板並びに物入れ及び魚倉の上縁から舷縁までの高さは約16～36cmであり、固定ばしごや縄ばしごは備え付けられていなかった。（写真1参照）



写真1 本船（陸揚げ後）

(2) 船長に関する情報

船長は、漁師としての経験が60年以上あり、持病はあったものの操業には支障のない健康状態であった。

船長は、ふだん、たちうお引き縄漁を行う際、05時ごろ宇佐

	<p>漁港内の係留地を出航し、土佐市荻岬から南方に伸びた防波堤と中堤との間の港口（以下「本件港口」という。）を通過して本件港口南東方沖の漁場に向かい、操業後、07時ごろまでに帰港していた。</p> <p>船長は、発見された際、長袖シャツ及び合羽ズボンを着用した状態で、ふだん着用していた固形式救命胴衣は着用していなかった。また、所有していた携帯電話は発見されなかった。</p> <p>船長の救命胴衣は、船長発見場所の東北東方沖で発見され、前面のファスナーが破損して閉まらない状態であった。</p> <p>(3) 宇佐漁港の情報</p> <p>本船の所属漁業協同組合担当者及び瀬渡船の船長によれば、本件港口付近は、漂砂により水深が浅くなっているため波が発生することがあり、地元の漁業関係者の間で危険性があると認識されていた。</p> <p>瀬渡船の船長は、本船発見後、巡視艇が到着するまで現場で待機していた際、本件港口付近で波頭が砕けて白くなっている波高約3mの波を見た。</p> <p>本事故当日、波浪注意報、強風注意報及び海上強風警報が発表され、波高の高い波浪が発生していたので、本船以外の所属漁業協同組合の漁船は出航していなかった。</p> <p>(4) 波浪に関する情報</p> <p>「波浪学のABC」（磯崎一郎著、平成18年株式会社成山堂書店発行）には、次の記載がある。</p> <p>沖合では砕波していない波でも、海岸の浅海域に進んでくる場合には、水深と海底勾配に関係して生ずる浅水変形、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、結局波形勾配が急峻になって砕波します。これが、いわゆる磯波です。</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>本船は、次のことから、宇佐漁港を出航中、高波により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、客観的情報も十分に得られなかったことから、転覆に至った状況を明らかにすることはできなかった。</p> <p>(1) 本船が発見された際、船体に衝突や乗揚による損傷が認められなかったこと。</p> <p>(2) 本事故当時、海上強風警報、強風注意報及び波浪注意報が発表されており、漂砂により水深が浅くなっている本件港口付近で高波が発生していたこと。</p>

	<p>船長の死因は、溺死であった。</p> <p>船長は、本船が転覆した際に落水して溺死したものと考えられるが、溺死に至った状況を明らかにすることはできなかった。</p> <p>船長がふだん着用していた救命胴衣は、船長が発見された場所の東北東方沖でファスナーが破損している状態で発見されたが、本事故当時の着用状況を明らかにすることはできなかった。</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、本船が、海上強風警報、強風注意報及び波浪注意報が発表されている状況下、宇佐漁港を出航中、高波により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、客観的情報も十分に得られなかったことから、転覆に至った状況を明らかにすることはできなかった。</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ており、転覆のおそれや船体動揺により落水するおそれがある場合には出航しないこと。</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とともに、救命胴衣の部品が破損している場合は修理しておくこと。</li> <li>・ 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着け、落水した際の連絡手段を確保しておくこと。また、落水時の船上復帰手段として縄ばしごや固定ばしごを船体に備え付けておくことが望ましい。</li> </ul>