

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

事故種類	乗組員死亡																												
発生日時	不明（令和5年7月17日 07時00分ごろ～12時20分ごろの間）（医師による船長死亡推定時刻：10時ごろ）																												
発生場所	山口県阿武町姫島北岸 宇田郷港今浦防波堤灯台から真方位274° 1.1海里（M）付近 （概位 北緯34°34.0′ 東経131°31.0′）																												
事故の概要	漁船波孟丸は、たこ籠漁の操業中、船長が溺死した。																												
事故調査の経過	令和5年8月17日、本事故の調査を担当する主管調査官（門司事務所）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 波孟丸、3.07トン YG3-43991（漁船登録番号）、個人所有 9.70m（Lr）×1.83m×0.79m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数40、昭和55年10月26日																												
乗組員等に関する情報	船長 89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49年12月4日 免許証交付日 平成31年2月28日 （令和6年10月19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 本船発見場所から北東方約7Mに位置する須佐地域気象観測所（アメダス）における観測値は、次のとおりであった。 <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; margin-top: 10px;"> <thead> <tr> <th rowspan="2">時刻</th> <th colspan="2">平均</th> <th colspan="2">最大瞬間</th> <th rowspan="2">気温 (°C)</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>07:00</td> <td>北北東</td> <td>1.4</td> <td>北北東</td> <td>2.0</td> <td>27.5</td> </tr> <tr> <td>08:00</td> <td>南南東</td> <td>1.1</td> <td>東南東</td> <td>3.8</td> <td>30.0</td> </tr> <tr> <td>09:00</td> <td>南</td> <td>1.6</td> <td>南南東</td> <td>3.9</td> <td>30.9</td> </tr> </tbody> </table>	時刻	平均		最大瞬間		気温 (°C)	風向	風速 (m/s)	風向	風速 (m/s)	07:00	北北東	1.4	北北東	2.0	27.5	08:00	南南東	1.1	東南東	3.8	30.0	09:00	南	1.6	南南東	3.9	30.9
時刻	平均		最大瞬間		気温 (°C)																								
	風向	風速 (m/s)	風向	風速 (m/s)																									
07:00	北北東	1.4	北北東	2.0	27.5																								
08:00	南南東	1.1	東南東	3.8	30.0																								
09:00	南	1.6	南南東	3.9	30.9																								

	10:00	南	2.2	南南東	4.9	32.4
	11:00	南南西	2.6	南南東	5.7	33.6
	12:00	南南西	2.1	南南東	4.7	34.6
	海象：海上 平穩、水温 約26℃					
事故の経過	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、たこ籠漁の目的で、令和5年7月17日07時00分ごろ、姫島北岸の漁場に向け、阿武町宇田郷漁港から出航するのを、漁業協同組合（以下「漁協」という。）所属船の船長に目撃されていた。</p> <p>漁協の職員（以下「担当者」という。）は、09時00分ごろ漁協から姫島北岸付近で停留している本船を目撃した。</p> <p>担当者は、本船が、ふだん約1時間半で漁を終えて帰港していたので、いつもよりも帰港が遅いと思いつつ、たこ籠漁後に餌を取るために釣りをしているのかもしれないと思い、双眼鏡で本船を見たが、遠方であったので、船長の姿までは確認できなかった。</p> <p>船長の家族は、10時00分ごろ、船長がふだんの帰宅時間を過ぎても帰宅しなかったので、心配になり漁協に出向いた。</p> <p>担当者は、断続的に本船の様子を見ていたところ、11時00分ごろになっても本船に動く様子が見られなかったので、船長に何かあったのかもしれないと思い、漁協所属の僚船（以下「僚船A」という。）の船長（以下「僚船船長A」という。）に本船の様子を確認するよう依頼した。</p> <p>依頼を受けた僚船船長Aは、知人と共に僚船Aで現場に向かい、知人を本船に移乗させて船内を調べさせたが、船長は見当たらなかった。</p> <p>僚船船長Aは、12時20分ごろ、本船の船首方至近に、半袖シャツ及び半ズボンを着用し、救命胴衣を着用せずうつ伏せの状態で見ている船長を発見し、携帯電話で担当者に連絡した。</p> <p>連絡を受けた担当者は、本事故の発生を海上保安署に通報した。</p> <p>知人は、1人で船長を僚船Aの船上に引き揚げようとしたが、引き揚げることができなかった。</p> <p>僚船船長Aは、知人を本船に残して宇田郷漁港に戻り、応援者3人を連れて本船に戻り、船長を引き揚げようとしたが引き揚げられなかった。</p> <p>船長は、来援した巡視艇搭載のボートに收容され、巡視艇で山口県萩市萩港に搬送された後、海上保安署で医師により死亡が確認され、溺死の疑い、死亡推定時刻が10時ごろと検案された。</p> <p>本船は、スクルーシャフトに索具が絡まっていて航行できなかったため、僚船Aにえい航されて帰航した。</p> <p>（付図1 事故発生場所概略図 参照）</p>					
その他の事項	(1) 船長に関する情報					

船長は、学校を卒業後、父親の漁船に乗船して一本釣り漁、たこ壺漁及び素潜り漁を行い、本事故の約40年前から本船の船長として漁を行っていた。

船長は、ふだん、1人で乗り組んでおり、本事故の直前数ヶ月は、たこ籠漁が主となっていた。

船長は、本事故の約半年前まで素潜り漁を行っており、潜水は得意であった。

船長は、飲酒及び喫煙の習慣はなく、降圧剤を服用していたほか、持病はなく健康であった。

船長の家族によれば、船長は、ふだん21時ごろに就寝して05時ごろに起床し、本事故直前もふだんと同様に生活しており、体調等に変わったところは見受けられなかったとのことであった。

(2) たこ籠漁に関する情報

たこ籠漁は、1本の主索に、たこ籠を約10m間隔で接続して海底に設置し、数日経過後に、たこ籠をひとつ引き上げて獲物を収穫した後、餌を補充して再度海中に戻し、主索をたぐって次の籠を引き上げて収穫することを繰り返すものであった。

担当者及び僚船船長Aは、たこ籠を揚収する際、揚網機の負荷を軽減する目的で、本船の位置を微調整しようとして機関を使用していた可能性があると思った。

本船では、船首甲板の右舷側に設置された揚網機を使用して揚収作業を行っていた。

漁協の所属組合員でたこ籠漁を行っていたのは、船長のみであった。

(図1及び写真1 参照)

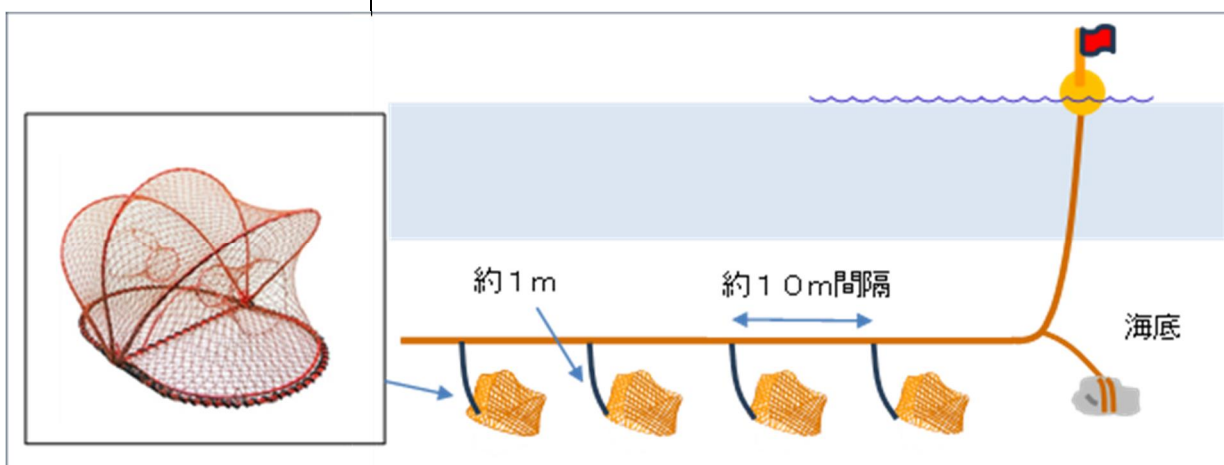


図1 たこ籠の設置状況



写真1 本船（船長が撮影 船長の家族が提供）

(3) 索具の絡みに関する情報

本船を上架して確認したところ、スクリーシャフトに絡んだ索具は、船長が使用していたたこ籠の一部であることが判明した。（写真2参照）



←船首方向

船尾方向→

写真2 索具が絡んだ状況（船長の家族が撮影 同人提供）

(4) 同種トラブルの有無に関する情報

漁協関係者及び船長の家族は、船長が、過去のたこ籠漁において、索具等をスクリーに絡める等の不具合を起こしたことを聞いたことがなかった。

(5) 通信機器に関する情報

船長は、数年前から聴力に衰えを感じ、令和3年に搭載していた漁業無線機を撤去していた。また、ふだんから携帯電話を所持していなかった。

	<p>(6) その他の情報</p> <p>船長が着用していたと思われる救命胴衣が、本船の船尾甲板右舷側に設置された揚網機横に置かれていた。</p> <p>本船の後部甲板には、スクリュウの点検口が設置されていた。</p> <p>担当者及び僚船船長Aは、船長が、たこ籠を揚収又は再投入する際、たこ籠の索具がスクリュウシャフトに絡まり、通信手段を備えていなかったため、自ら潜って絡みを解こうとしたのではないかと思った。</p>
<p>分析</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>船長は、溺死した。</p> <p>船長は、次のことから、たこ籠を揚収又は再投入する際、たこ籠の索具がスクリュウシャフトに絡まり、絡みを解こうとして救命胴衣を脱いで潜水し、溺死した可能性があると考えられる。しかしながら、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、その状況を明らかにすることはできなかった。</p> <p>(1) スクリューシャフトへの索具の絡みが激しく、スクリュウ点検口から索具の絡みを除去することは難しい状況であったこと。</p> <p>(2) 船長は、ふだん素潜り漁も行っており、潜水が得意であったこと。</p> <p>(3) 船長が着用していたと思われる救命胴衣が、本船の船尾甲板右舷側に設置された揚網機横に置かれていたこと。</p> <p>(4) 本船の無線機は撤去されており、船長が携帯電話を保有していなかったこと。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、たこ籠漁の操業中、船長が、スクリュウシャフトに絡んだたこ籠の索具を取り外そうとして潜水した際、溺死したことにより発生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、死亡に至った状況を明らかにすることはできなかった。</p>
<p>再発防止策</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"> ・ 小型漁船に1人で乗船する船長は、緊急時に連絡できるよう、携帯電話等を所持しておくとともに、スクリュウ等に絡まった索具等を除去するために潜水する必要がある場合、定係地等へのえい航を依頼し、到着後、専門業者により除去すること。

付図1 事故発生場所概略図

