

船舶事故調査報告書

令和7年12月3日

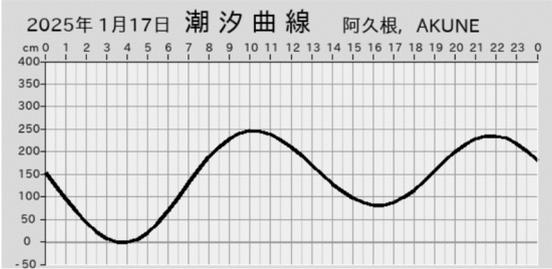
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

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	不明（令和7年1月17日の出航時刻～11時40分頃の間）
発生場所	不明（鹿児島県阿久根市阿久根漁港北方沖）
事故の概要	漁船 <small>しょうえい</small> 小栄丸の船長は、一本釣り漁の操業中、落水して溺死した。
事故調査の経過	令和7年1月30日、本事故の調査を担当する主管調査官（長崎事務所）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 小栄丸、1.1トン KG3-30985（漁船登録番号）、個人所有 8.10m (Lr) × 1.93m × 0.60m、FRP ディーゼル機関、95.60kW、昭和63年12月24日 第295-30001号（船舶検査済票の番号） （写真1 参照）
<p>機関室囲壁</p> <p>船首側</p> <p>オーニング(日よけ、雨よけ) ※オーニングの曲損は本事故後に本船を回収する際に生じたものである。</p> <p>漁業協同組合提供</p>	
<p>写真1 本船の外観（本事故後に上架された状態）</p>	
乗組員等に関する情報	船長 72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54年6月1日 免許証交付日 令和4年6月28日 （令和10年4月14日まで有効）
死傷者等	死亡 1人（船長）
損傷	船尾部船底外板に破口及び擦過傷、機関に濡損等

<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 北西、風力 3、視界 良好、 気温 約7～9℃ 海象：うねり 波向北西、波高約0.5m、水温 約17℃ 海上保安庁海洋情報部の潮汐推算*1によれば、潮汐推算値（阿久根）は次のとおりであった。</p>  <p>阿久根漁港北方沖の黒之瀬戸^{くろの}では、09時30分頃～16時00分頃の間、南方に流れる潮流（最強流速約1.5ノット）が存在した。</p>
<p>事故の経過</p>	<p>(1) 無人の状態の本船が発見されるまでの状況</p> <p>本事故当日に入院中であった船長の家族によれば、令和7年1月17日08時30分頃、自宅にいた船長から電話があり、会話をしたが、船長から出漁する旨の話はなかった。</p> <p>本事故当日、本船が係留されていた阿久根漁港から出航する本船を目撃した者はいなかった。また、阿久根漁港から出漁する漁船は、早朝に漁を終えて帰港しており、出航後の本船を海上で目撃した漁船の乗組員もいなかった。</p> <p>船長の親族は、17日11時頃、所用のため、自動車を運転して阿久根漁港北側の海沿いの道路を南進中、ふと海上に視線を向けたところ、阿久根市元島^{もと}北方沖に漁船が1隻いて、同漁船の機関室囲壁の色（緑）から、同漁船が本船であることが分かった。</p> <p>このとき、船長の親族は、本船を短い時間見ただけで、また、本船まで距離もあったので、本船の運航状態や船上に船長の姿を確認することができなかったが、船長がふだんと同様に一本釣り漁を行っていると思った。</p> <p>船長の親族は、用事を済ませ、再び自動車を運転して海沿いの道路を北進中、水深の浅い海岸付近に本船がいたことから、不審に思った。</p> <p>船長の親族は、17日11時40分頃、自動車から降りて海岸沿いの歩道から本船の様子を見たところ、本船が低速力で時計回りに旋回していること及び船上に船長の姿がないことが分かった。その後、すぐに携帯電話で漁業協同組合に連絡して事態を知らせるとともに船長の捜索を依頼しようと知人の漁師にも連絡し</p>

*1 海上保安庁海洋情報部「潮汐推算」<https://www1.kaiho.mlit.go.jp/TIDE/pred2/TidePred/TidePred.htm>

た。

船長の親族から電話連絡を受けた漁業協同組合の職員は、119番通報を行い、消防組合の職員が海上保安庁に通報を行った。

本船は、時計回りに旋回を繰り返しながら元島東方沖の海岸に接近した後、護岸に設置された消波ブロックに乗り揚げた。

(図1 参照)

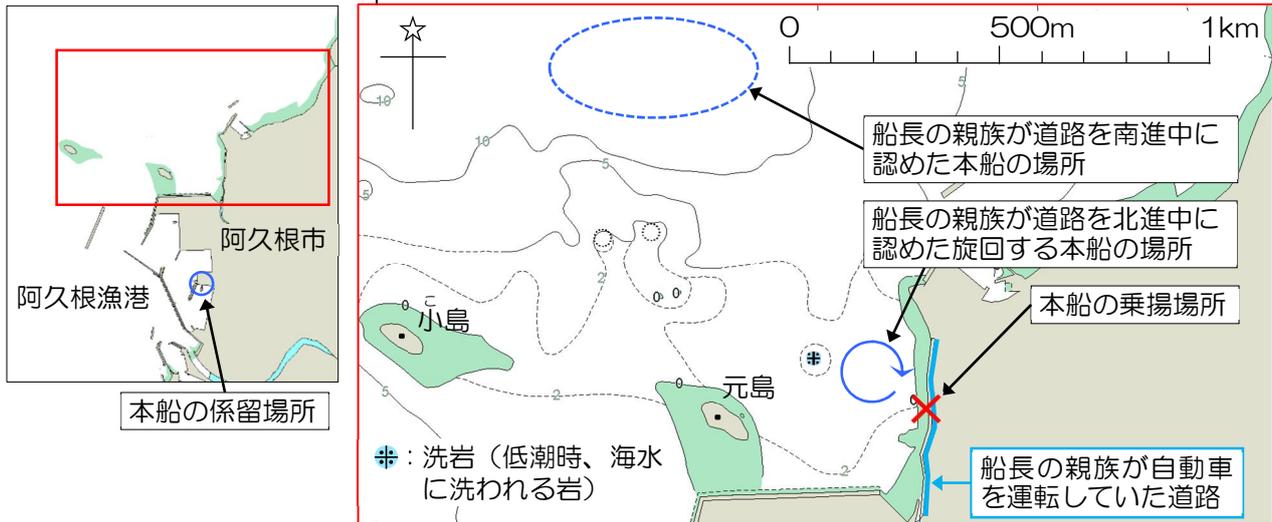


図1 船長の親族が認めた本船の場所等

(2) 船長の搜索及び発見状況

消防組合の潜水隊員は、消波ブロックに乗り揚げた本船に乗船して船内の搜索を行ったが、船長は発見されなかった。

船長の搜索は、漁業協同組合の所属漁船（船長の親族の漁船、同親族の知人の漁船を含む。）、巡視船、海上保安庁の回転翼機等によって海上と上空から、また、海上保安官等によって陸上から行われた。

船長は、阿久根漁港の南方約4kmに位置する阿久根市佐潟地区さかたの沖合で、釣り人によって発見され、同釣り人が17日17時14分頃119番通報を行った。

その後、消防組合の職員が、佐潟地区の海岸付近の海上で、救命胴衣を着用し、うつ伏せの状態で見つかった船長を救助した。

船長は、心肺停止の状態で見つかり、救急車に引き継がれ、阿久根市内の病院に搬送された。

(図2 参照)

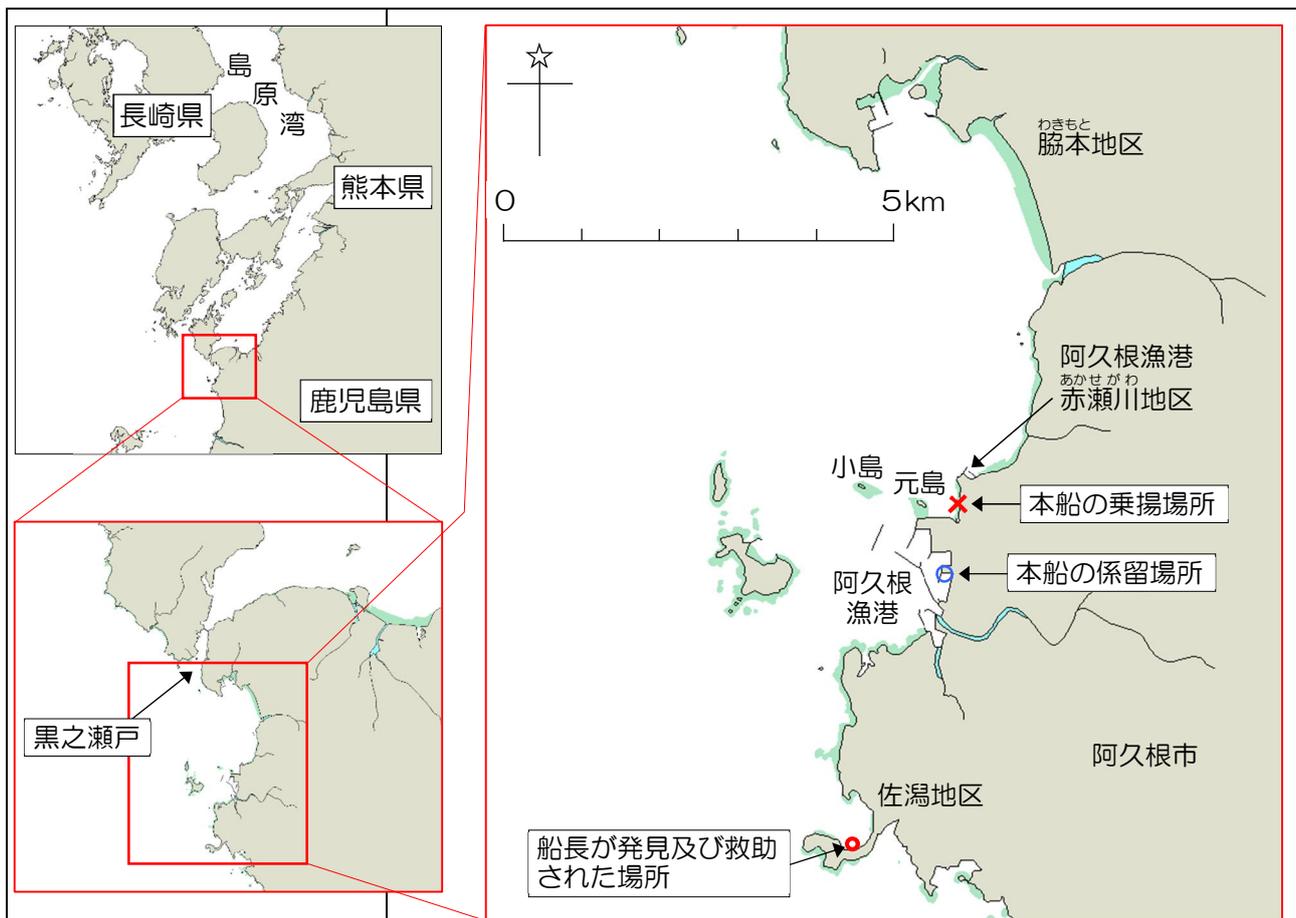


図2 船長が発見及び救助された場所等

(3) 船長の死因及び発見時の服装等

① 船長の死因

船長は、病院の医師によって、17日18時45分に死亡が確認され、死因は溺水と検案された。

② 発見時の船長の服装等

船長は、発見時、ナイロン生地の上着の上に救命胴衣を、ジャージのズボンの上にカッパのズボンを着用していたが、ふだん作業時に履いていた長靴は履いていなかった。

船長が着用していた救命胴衣は、法定備品として本船に備えられていたもの（固型式、チョッキタイプ、色はオレンジ）で、船長の発見時、腰紐（締め具）は締められていたが、ファスナーは締められていなかった。

(4) 発見された本船の状況

消波ブロックに乗り揚げて機関が停止した本船の状況は、次のとおりであった。

① 他船との衝突痕は認められなかった。

② 機関室囲壁後面の左舷側に備えられたクラッチレバー、スロットルレバーは、それぞれ前進位置、低速位置となっていた。

- ③ 海中に投入された状態の釣り糸や船上に引き揚げられた釣り糸は認められなかった。
 - ④ 機関室囲壁内に備えられた魚群探知機が、機関室内に落下していた。
 - ⑤ 船長の携帯電話は船上に残されていた。同電話は防水パックに入れられていなかった。
- (写真2、写真3 参照)



写真2 消波ブロックに乗り揚げた本船



写真3 機関室に落下した魚群探知機

(5) 本船の引出し状況等

本船は、阿久根市が所有する船舶によって消波ブロックから引き出されてえい航が開始されたが、うねりを受けて消波ブロックへの接触を繰り返したことにより船尾部船底に破口を生じており、間もなく、同破口から浸水して船首部のみを海上に残す状態となり、えい航が中断された。

本船は、機関出力が大きい別の船舶によってえい航が再開され、阿久根漁港赤瀬川地区^{あかまがわ}までえい航された後、クレーン車で陸上に引き揚げられ、後日、廃船処理された。

その他の事項

(1) 船長の漁業経験等

船長は、専門の漁師ではなかったが、生家が漁業を営んでおり、幼少期から漁船に乗船していた。また、就職後も、漁業協同組合の準組合員の資格を取得し、休日等に小型漁船で出漁して一本釣り漁を行っていた。

本船には昭和63年頃から乗船していた。

(2) 船長の健康状態

船長の家族によれば、船長は、健康状態は良好で、泳ぎも得意であった。

(3) 船長がふだん出漁していた時間帯等

① 船長は、ふだん、海上が時化^{しげ}ていないことを陸上から確認した後、岸壁から本船への乗船が容易となるよう潮位が高くなる

	<p>時間帯に出漁していた。</p> <p>② 帰港する時間帯は操業時間によって異なり、操業時間は最長で2時間程度であった。</p> <p>③ 船長は、本船に乗船する際、ふだんから救命胴衣を着用していた。</p> <p>(4) 船長の一本釣り漁の操業方法</p> <p>① 主な漁場は阿久根漁港北方沖で、阿久根市脇本地区沖合で操業を行った後、小島や元島周辺で操業を行うことが多かった。</p> <p>② 漁獲対象は海底付近に生息するぶり等であった。</p> <p>③ 操業時は、本船を低速力で航行させ、機関室囲壁船尾側の操縦区画に立ち、船尾方の海中に投入した釣り糸を片手に持ち、手動操舵で操船を行っていた。(図3参照)</p> <div data-bbox="587 772 1364 963" data-label="Diagram"> </div> <p>図3 一本釣り漁の操業状況</p> <p>④ 操業中、魚群探知機で魚影を認めた場合は、魚影を認めたポイント上を通過するように本船を旋回させていた。</p> <p>⑤ 魚が掛かると、本船を旋回させたまま更に速力を落とし、後部甲板の船尾端に立ち、釣り糸を手繰って魚を船上に取り込んでいた。</p> <p>(5) 本船の構造等</p> <p>① 船長の家族や親族によれば、本船の後部甲板のブルワーク(船べり)は、甲板の上に立った場合、膝程度までの高さしかなかった。</p> <p>② 本船の後部甲板のブルワークには、ハンドレール(手すり)は設けられていなかった。</p> <p>③ 本船には、縄ばしごや固定ばしごは備えられていなかった。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象等の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>不明</p> <p>不明</p> <p>不明</p> <p>(1) 死亡者の状況 船長の死因は、溺水であった。</p> <p>(2) 出航時刻に関する解析 船長は、ふだん、岸壁から本船への乗船が容易となるよう潮位が高くなる時間帯に出漁していたことから、本事故当時、潮位が</p>

高くなった09時頃から11時頃までの間に出漁した可能性があると考えられるが、出航する本船を目撃した者はおらず、出航時刻を明らかにすることはできなかった。

(3) 事故発生に関する解析

船長は、次のことから、08時30分頃以後に出漁した後、11時40分頃までの間に、阿久根漁港北方沖において一本釣り漁の操業中、本船から落水したものと考えられる。

- ① 船長は、08時30分頃に自宅から家族に電話していたこと。
- ② 船長の親族が、元島北方沖に本船を認めた後、11時40分頃に元島東方沖の海岸近くに低速力で旋回する本船を認め、本船が無人であることを確認したこと。
- ③ 船長は、ふだん、元島周辺などの阿久根漁港北方沖において、本船を低速力で旋回させながら一本釣り漁を行っていたこと。
- ④ 南方に流れる潮流がある状況下、船長が、阿久根漁港南方沖の海上で発見されたこと。
- ⑤ 本船は、阿久根漁港北方沖で船長が落水後、旋回を繰り返しながら、北西風及び南方に流れる潮流によって南南東方に圧流され、元島東方沖の消波ブロックに乗り揚げたものと考えられること。

(4) 事故発生の要因に関する解析

① 落水の状況

船長は、次のことから、魚影を認めたポイントを通過するように本船を低速で旋回させていたとき、魚が掛かり、船尾端の甲板上に立って釣り糸を手繰っていた際、うねりによって船体が動揺して体のバランスを崩し、落水した可能性があると考えられるが、船長の落水状況を目撃した者はおらず、客観的情報も十分に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。

- a 船長は、ふだん一本釣り漁の操業中、魚群探知機で魚影を認めた場合、魚影を認めたポイント上を通過するように本船を低速力で旋回させていたこと。
- b 船長は、ふだん魚が掛かると、本船を旋回させたまま、後部甲板の船尾端に立ち、船尾方の海中に投入した釣り糸を手繰って魚を船上に取り込んでいたこと。
- c 本船の後部甲板のブルワークの高さは、膝程度までの高さしかなく、同ブルワークには海中転落防止用のハンドレールが設けられていなかったこと。
- d 無人の状態で見えられ本船は、船上に釣り糸は残されておらず、船体に他船との衝突痕は認められなかったこと。
- e 阿久根漁港北方沖には、本事故当時、波高約0.5mのうね

	<p>りがあったこと。</p> <p>② 溺水の状況</p> <p>船長は、低水温（約17度）で運動能力等が低下する中、着用していた救命胴衣のファスナーが締まっておらず、救命胴衣が体に密着していなかったことから、十分な浮力を得ることができず、気道内に海水を吸引し、溺水した可能性があると考えられる。</p> <p>(5) その他安全に関する解析</p> <p>船長の携帯電話は、本船の船上に残されており、また、防水パックに入れられていなかったが、船長は、携帯電話を防水パックに入れて携行することで、落水後、携帯電話を使用して海上保安庁等へ救助を依頼することができた可能性があると考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、阿久根漁港北方沖において一本釣り漁の操業中、船長が落水したことにより発生したものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</p>	<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"> ・ブルワークが低い小型漁船の乗組員は、操業時に甲板上で立って作業を行う際、体のバランスを崩して落水しないよう姿勢を低くするなどして姿勢を安定させること。 ・小型漁船に1人で乗り組む船長は、操業時に着用する救命胴衣にファスナーと腰紐が備えられている場合、落水した際に適切な姿勢を保持し続けることができるよう、ファスナー及び腰紐を締めること。 ・小型船舶に1人で乗り組む船長は、防水パックに入れた携帯電話を常に身に付け、落水時の連絡手段を確保しておくこと。 ・ブルワークが低い小型船舶の船舶所有者は、海中転落の防止と海中転落時の船上復帰手段の確保のため、ブルワークにハンドレールを設置するほか、縄ばしご等を備えておくことが望ましい。