

## 船舶事故調査報告書

令和4年4月27日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委員 佐藤 雄二（部会長）

委員 田村 兼吉

委員 岡本 満喜子

事故種類	乗組員死亡
発生日時	令和3年10月2日 09時00分ごろ (死亡時刻：10月2日 11時14分)
発生場所	北海道松前町白神漁港南東方沖 白神岬灯台から真方位282° 1,160m付近 (概位 北緯41°24.0′ 東経140°11.0′)
事故の概要	漁船第3光宝丸は、あわび漁の操業中、船長が落水して溺死した。
事故調査の経過	令和3年10月4日、本事故の調査を担当する主管調査官（函館事務所）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 第3光宝丸、0.3トン HK3-124460（漁船登録番号）、個人所有 5.90m(Lr)×1.20m×0.42m、FRP ガソリン機関、7.3kW、昭和63年5月25日
乗組員等に関する情報	船長 88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12月5日 免許証交付日 令和2年1月9日 (令和7年10月17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 曇り、風向 東から南、風力 1、視界 良好 海象：海上 平穏、水温 約22℃
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、令和3年10月2日06時50分ごろ約10隻の僚船と共にあわび漁の目的で白神漁港を出港し、白神漁港南東方沖の沿岸海域で場所を変えながら操業を続け、漂泊と南東進を繰り返した後、北海道松前町に所在する白神岬展望広場南南西方沖約200mに存在する大きな岩の東側15m付近に到着して操業していた。 白神岬展望広場に居た者は、09時00分ごろ、船長が本船から落水するのを目撃し、付近で操業中の僚船（以下「僚船A」という。）

の船長に声と身振り手振りで落水を伝えた。(写真1及び写真2参照)



写真1 白神岬展望広場から見た事故発生場所付近



※ 国土地理院ウェブサイトの閲覧写真を使用

写真2 船長が落水した現場及び僚船Aの操業場所ほか

僚船Aの船長は、箱めがねを用いてあわびを捕獲中、陸からの声に気付いて付近を見渡したところ、自船の西方（白神漁港の方向）100m付近に、無人の状態<sup>わず</sup>に僅かに旋回しながら漂泊している本船を不審に思って近づき、09時10分ごろ本船付近の海面に‘黄色の作業用救命衣’（以下「救命胴衣」という。）を着用してうつぶせの状態<sup>えり</sup>で浮いている船長を発見した。

僚船Aの船長は、船長の服の襟等<sup>えり</sup>をつかんで顔を水面上に出した後、船長の意識が無く呼吸をしていないことが分かったものの、一人で船長を自船に引き揚げることができないと考え、別の僚船（以下「僚船B」という。）の船長に携帯電話で支援を求めた。

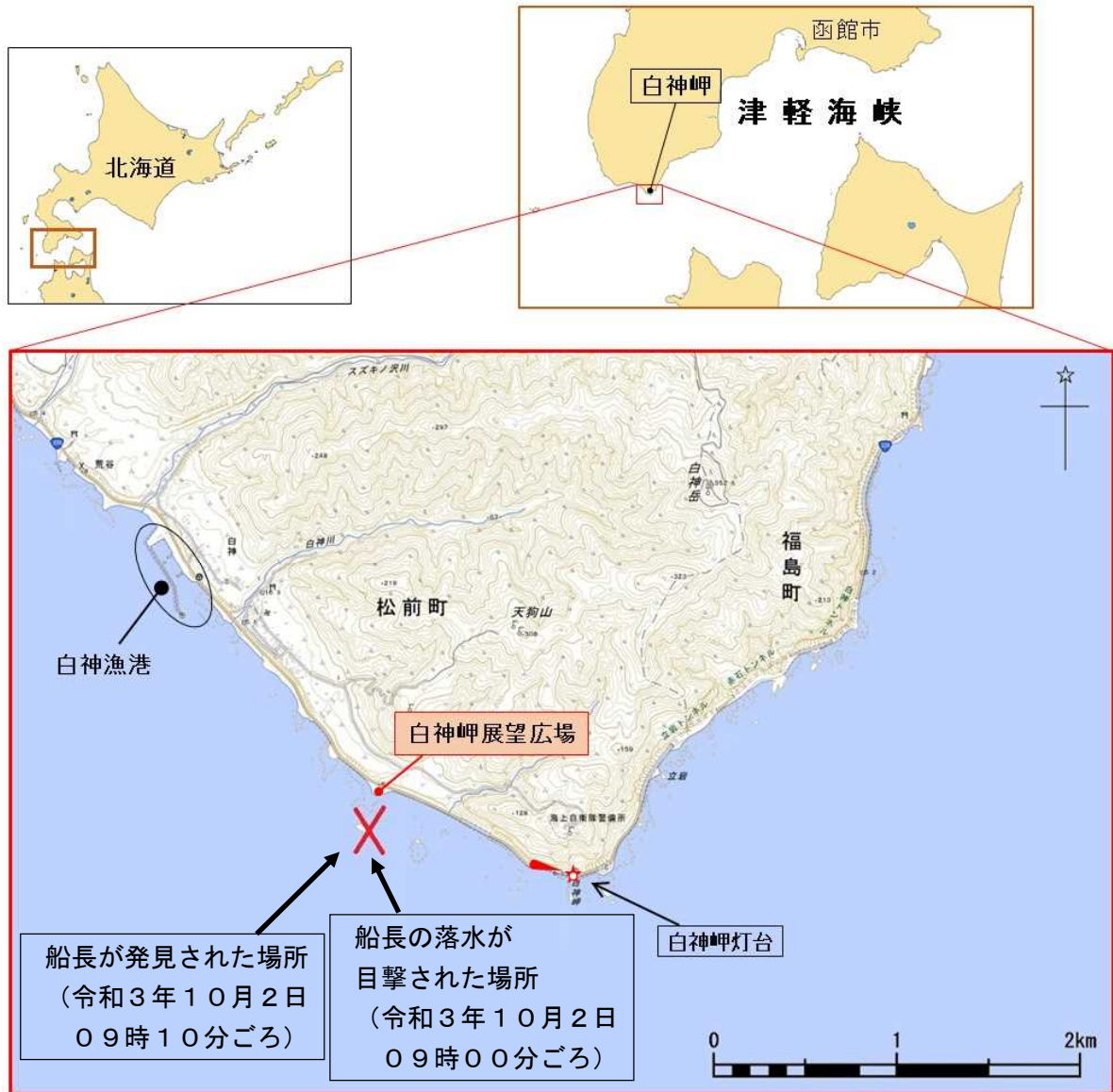
僚船Aの船長は、本船が船長の周りを進みつつある中、自船に近づいた際に捕まえ、本船の船外機に付属する緊急停止スイッチ（キルス

	<p>イチ) を作動させて船外機を止め、僚船Bの来援を待った。</p> <p>僚船Aの船長は、09時25分ごろ僚船Bが到着し、僚船Bの船長と共に船長を僚船Bの船上に収容した後、09時30分ごろ119番通報を行って白神漁港に救急車を要請するとともに、僚船Bの船長が船長の搬送を開始するのを見送った。</p> <p>船長は、09時45分ごろ、白神漁港に到着し、待機していた救急車の救急隊員による心肺蘇生が開始され、病院へ搬送されたものの死亡が確認され、死因が溺水による低酸素脳症、死亡時刻が11時14分と検案された。</p> <p>僚船Aの船長は、僚船Bを見届けた後、本船をえい航して白神漁港に帰港した。</p> <p>(付図1 事故発生場所概略図、写真3 本船及び操業中の船長の着座位置等 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船は、岩礁等と衝突したような痕跡が認められなかった。</p> <p>本船のあわび漁は、船外機を停止し、右舷中央部に装備した電動船外機を操作するとともに、右舷船首部の床に着座し、箱めがねを<sup>く</sup>え<sup>て</sup>あわびを探索しながら漁具を用いて捕獲するものであった。</p> <p>僚船Aの船長は、本船のえい航が終了した後、本船の船上に漁獲物のあわびが約4kg残されていたことを確認した。</p> <p>船長は、10月1日に今冬期のあわび漁が解禁となってから本事故発生日が初の操業日であり、解禁前の約3か月間、出漁していなかった。</p> <p>船長は、普段着にカッパのズボン、ヤッケ及び救命胴衣を着用しており、僚船Aの船長が船長を発見した際、救命胴衣のファスナーがきちんと閉じられていた。</p> <p>船長は、本事故発生日の朝、家を出る際に家族と会話を交わした際、体調不良等を訴えていなかった。</p> <p>僚船Aの船長は、本事故発生場所には岩礁が多いうえに比較的潮流が速い海域であり、船長を発見した時、本船の船外機がほぼ中立状態で運転されていたので、漁場の移動前後に岩礁付近の複雑な波の影響等により船体に動揺が生じ、その弾みで船外に投げ出された可能性があると思っただ。</p> <p>僚船Aの船長は、船長が本船付近で水面を<sup>も</sup>が<sup>く</sup>ような姿を見ておらず、過去に自身が落水した経験を踏まえ、救命胴衣を正しく着用した船長が、落水後、本船付近まで移動して発見されるまで僅かな時間しか経っていないにもかかわらず、既にうつぶせの状態になって意識を失っていたことに違和感を覚えた。</p> <p>水難事故に関する分析を行った機関による文献によれば、誤って鼻から吸った水が耳管を通して内耳に浸入した際、強い目眩<sup>めまい</sup>や吐き気を覚えて水没するなどし、一時的な平衡機能の失調や意識喪失等を発症</p>

	<p>して溺水し、ほぼ瞬間的に発症することから周囲に気付かれることなく重篤な事態に発展することが多いとの記述がある。</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>なし</p> <p>不明</p> <p>船長の死因は、溺水による低酸素脳症であった。</p> <p>船長は、09時00分ごろ、白神岬展望広場沖の大きな岩の東側15m付近において、本船に乗船して操業中、落水して溺水により低酸素脳症を発症し、11時14分に死亡したものと推定される。</p> <p>船長は、落水時、白神岬展望広場に目撃者が居たことから、09時00分ごろ同広場沖の大きな岩場の東側15m付近で落水したものと推定される。</p> <p>船長は、あわび漁が解禁となってから初の操業日に、比較的潮流が速い岩礁域を操業中、約3か月ぶりの出漁であり、磯付近での船体動揺などに対応することが遅れたことから、船外に投げ出されて落水した可能性があると考えられる。</p> <p>船長は、救命胴衣を正しく着用していたにもかかわらず、極めて短時間で意識を失い、うつぶせの状態で見失われていたことから、落水した際、鼻から水を吸ったことに起因して一時的な平衡機能の失調や意識喪失等を発症し、自身の首を水面上に浮かせることができず、溺水に至った可能性があると考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、本船が、あわび漁の解禁から初の操業日に、比較的潮流が速い岩礁域である白神岬展望広場沖の大きな岩の東側15m付近において操業中、船長が、約3か月ぶりの出漁であり、磯付近での船体動揺などに対応することが遅れたため、船外に投げ出されて落水し、自身の首を水面上に浮かせることができず、溺水したことにより発生した可能性があると考えられる。</p>
<p><b>再発防止策</b></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"> <li>・自身の姿勢や動作により船体が傾斜したり動揺したりしやすい小型漁船の乗船者は、自身が体勢を崩して落水する危険があるので、船内で立ち上がったり移動したりする際には十分に注意を払うこと。</li> <li>・小型漁船の船長は、久々の出漁となる場合、比較的潮流が速い岩礁域等での複雑な船体動揺に対する勘が戻るまで慎重に操船及び操業を行うこと。</li> <li>・小型漁船の船長のうち、後期高齢者は、船体が大きく動揺した際などへの対応能力が低下している可能性があることを十分に認識して乗船するとともに、単独での乗船を控えるか、僚船と行動を</li> </ul>

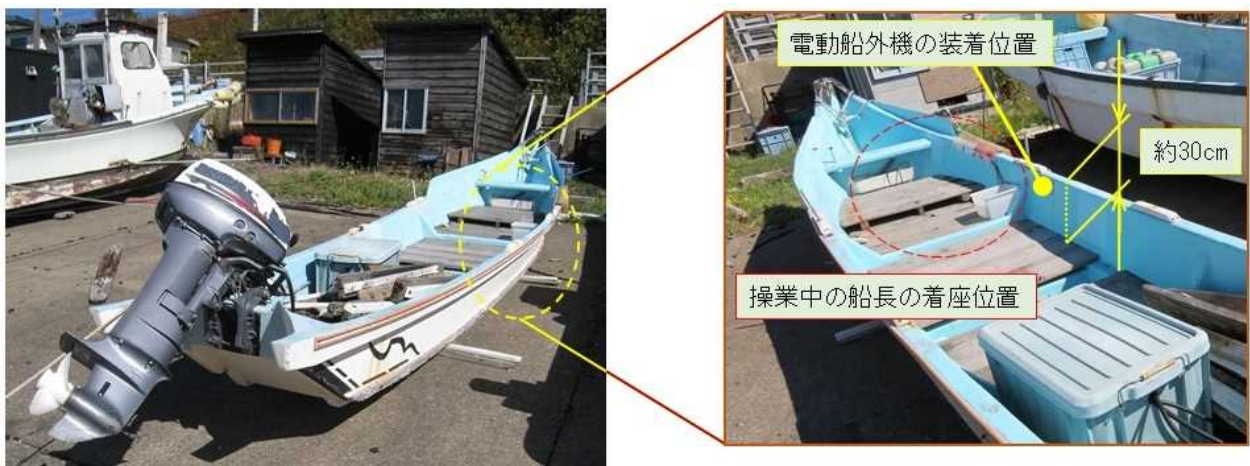
	共にすることが望ましい。
--	--------------

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使用

写真3 本船及び操業中の船長の着座位置等



(左舷船尾方からの撮影)