

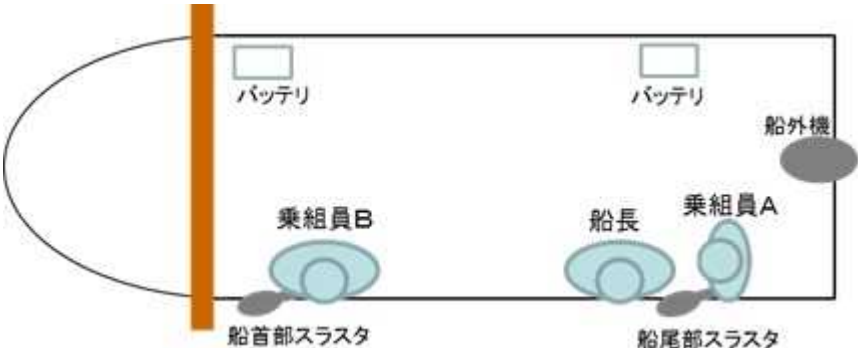


## 船舶事故調査報告書

令和4年9月7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

<b>事故種類</b>	転覆
<b>発生日時</b>	令和3年6月14日 06時55分ごろ
<b>発生場所</b>	岩手県大船渡市千歳漁港北東方沖 死骨埼金島灯台から真方位219° 1.6海里（M）付近 （概位 北緯39° 11.2′ 東経141° 54.2′）
<b>事故の概要</b>	漁船宝福丸は、操業中、転覆した。 宝福丸は、乗組員全員が落水してうち乗組員1人が死亡し、船外機に濡れ損等を生じた。
<b>事故調査の経過</b>	令和3年6月22日、本事故の調査を担当する主管調査官（仙台事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。
<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 宝福丸、0.6トン IT3-52001（漁船登録番号）、個人所有 5.35m（Lr）×1.75m×0.75m、FRP ガソリン機関（船外機）、30kW（動力漁船登録票による）、平成24年9月3日
<b>乗組員等に関する情報</b>	船長 46歳 二級小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成22年5月28日 免許証交付日 平成29年9月14日 （令和4年9月13日まで有効） 乗組員A 69歳 操縦免許 なし
<b>死傷者等</b>	死亡 1人（乗組員A）
<b>損傷</b>	船外機に濡損等（廃船） <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> 船首部及び船尾部の割損は、本事故後、漂流中に損傷したものと考え

	られる。
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南東、風力 2、視界 良好 海象：波向 南東、波高 約0.7m、潮汐 下げ潮の中央期
事故の経過	<p>本船は、船長、乗組員2人（以下「乗組員A」及び「乗組員B」という。）が乗り組み、うにすくい網漁（以下「うに漁」という。）を行う目的で、令和3年6月14日04時30分ごろ千歳漁港を出港し、04時40分ごろ千歳漁港北東方沖の漁場に到着して船外機を停止した。</p> <p>本船は、和船型の船舶で、船首を西北西方に向け、船長が左舷船尾部につき、乗組員Aが左舷船尾部の電動船外機（以下「船尾部スラスト」という。）の操作に当たり、乗組員Bが左舷船首部の電動船外機（以下「船首部スラスト」という。）付近につき、うに漁解禁時刻まで漁場付近で漂泊していた。（図1参照）</p>  <p>図1 本船の作業時の配置図</p> <p>船長は、漁場付近は南東方からのうねりがあったものの、波は高くないので、うに漁解禁時刻となる05時30分ごろ、箱めがねをのぞきながらとも網を使い、乗組員Aに船尾部スラストを操作させて船位調整を行い、船首部では乗組員Bが箱めがねをのぞきながら別のとも網と船首部スラストを使い、操業を開始した。</p> <p>本船は、船長及び乗組員Bがそれぞれ箱めがねをのぞき、乗組員Aが船長の指示する場所へ船尾部スラストを操縦して操業中、06時55分ごろ左舷側からきた高波に押されて北側の岩に押しつけられたあと、その引き波で左舷側に傾き転覆した。</p> <p>船長は、海中から自力で岩場上がり、乗組員Bも岩場に自力で上がっているのを認め、声を出しながら乗組員Aを探していたところ、乗組員Aが近くの岩と岩の間の海面に浮いているのを認めて岩場に引き揚げ、付近にいた同業者が本事故の発生した旨を119番通報した。</p> <p>船長の近くにいた僚船が、来援して岩場にいた船長及び乗組員Aを救助し、他の僚船が、乗組員Bを救助してそれぞれ千歳漁港に入港した。</p>

	<p>乗組員Aは、救急車に心肺停止状態で収容され、車内で自己心拍を再開して大船渡市内の病院に搬送されたものの、医師により死亡が確認され、溺水による低酸素脳症と検案された。</p> <p>(付図1 事故発生場所概略図 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長は、船長として約8年の経験を有し、わかめ養殖やうに漁を行っており、千歳漁港北東方沖の漁場で過去に操業したことがあった。</p> <p>船長は、操業中、自ら箱めがねをのぞき、乗組員Aは船長の指示で船尾部スラストを操作し、乗組員Bも箱めがねをのぞきながら船首部スラストを操作して漁獲物を採っており、船首が南西方を向いた際、高波を左舷側から受けたと本事故後に思った。</p> <p>本船は、本事故当時、うに漁を開始した場所から約30mの範囲で漁を行っており、船尾部スラストが船首部スラストより出力が大きく、船尾部スラストを使って移動していた。</p> <p>船長は、箱めがねから顔を上げて周囲を見た際、漁を開始した時より波が少し高くなっていたが、まだ大丈夫だと思い、水深の浅い磯で漁を続けていた。</p> <p>船長は、乗組員Aが、うに漁に出る際には乗船しているが、1人で漁に出ることはなく漁の補助として船に乗るので小型船舶操縦士免許は必要ないと思っていた。</p> <p>気象庁ウェブサイトには風浪とうねりについて、次のとおり記載されている。</p> <p>うねりは風浪よりも波長や周期が長いために水深の浅い海岸（防波堤、磯、浜辺など）付近では海底の影響を受けて波が高くなるという性質を持っています。（浅水変形）。そのため、沖合から来たうねりが海岸付近で急激に高波になることがあります。</p> <p>本船は、出力0.25kWの船首部スラスト及び出力0.5kWの船尾部スラストを左舷側に装備しており、漁場において低速での移動及び船の位置を制御する目的で使用していた。</p> <p>本船は、本事故後、千歳地区の漁業関係者によって海上から引き揚げられた。</p>
<p><b>分析</b></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>あり</p> <p>なし</p> <p>あり</p> <p>本船は、千歳漁港北東方沖の漁場において操業中、船長が、箱めがねから顔を上げて周囲を見たところ、うに漁を開始した時より波が高くなっていたが、まだ漁を続けられると思い、水深の浅い漁場で漁を続けたことから、船首が南西方に向いた際、左舷方から磯波を受けて北側の岩場に押しつけられ、引き波で左舷側に傾いて転覆したものと</p>

	<p>考えられる。</p> <p>乗組員 A は、うに漁を支援する目的で本船に乗船しており、船長が指示する方向に船尾部スラストを使って移動していたものと考えられる。</p> <p>乗組員 A の死因は、溺水による低酸素脳症であった。</p> <p>乗組員 A は、本船が転覆して船長及び乗組員 B と共に落水し、海水を飲んだことにより溺水したものと考えられる。</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、本船が、千歳漁港北東方沖の漁場において操業中、船長が、箱めがねから顔を上げて周囲を見たところ、うに漁を開始した時より波が高くなっていたが、まだ漁を続けられると思い、水深の浅い漁場で漁を続けたため、船首が南西方に向いた際、左舷方から磯波を受けて北側の岩場に押しつけられ、引き波で左舷側に傾いて転覆したものと考えられる。</p>
<b>再発防止策</b>	<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>・ 船長は、水深の浅い磯で漁を行う際、磯波に遭遇する危険があるので、波が高くなり始めたら早めに漁を切り上げて帰航すること。</li> </ul>

