

## 船舶事故調査報告書

令和5年8月9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	転覆
発生日時	令和4年4月8日 09時25分ごろ～10時00分ごろの間
発生場所	不明（岩手県宮古市 <small>とどろ</small> ヶ崎北方沖）
事故の概要	監視船おもえは、北進中、転覆した。 おもえは、船長が死亡し、船体が大破した。
事故調査の経過	令和4年4月20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	監視船 おもえ、5.5トン 210-53817岩手、重茂漁業協同組合 11.45m (Lr) × 3.18m × 1.09m、FRP ディーゼル機関、330kW、平成21年2月17日
乗組員等に関する情報	船長 60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 平成元年4月14日 免許証交付日 平成30年4月16日 (令和6年4月13日まで有効)
死傷者等	死亡 1人（船長）
損傷	船体大破（全損）
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北、風力 6、視界 良好 海象：波向 北～北東、波高 約2～3m、水温 約7℃ 盛岡地方気象台が7日17時及び8日05時に発表した岩手県沿岸北部の天気予報並びに8日01時03分に発表した注意報等は次のとおりであった。 (1) 7日17時 明日 西の風 日中 北の風 海上 では 北の風 やや強く 晴れ 所により 未明 雨か雪 海 今夜 波 2m 明日 波 2m 後 1.5m (2) 8日05時

今日 北西の風 やや強く 後 西の風 海上 では 北西の風 強く くもり 昼過ぎ から 晴れ 所により 朝まで 雨

海

今日 波 2m 後 1.5m

(3) 8日01時03分

岩手県の注意警戒事項

岩手県では、8日朝から8日昼前まで強風に注意してください。

宮古市〔発表〕強風注意報

風 注意期間 8日朝から 8日昼前まで

北西の風

海上 最大風速 15メートル

なお、強風注意報は、本事故時も継続中であった。

鮭ヶ埼灯台（本船発見場所の南方約570m）における本事故当日の船舶気象通報装置の観測値は、次のとおりであった。

時刻（時：分）	風向	風速（m/s）
05:55	北	5
06:25	南東	4
06:55	北	4
07:25	北	6
07:55	北北西	7
08:25	北北西	5
08:55	北北西	13
09:25	北	12
09:55	北	12
10:25	北	8
10:55	北北西	8

#### 事故の経過

本船は、船長が1人で乗り組み、密漁監視の目的で、令和4年4月8日06時16分ごろ宮古市<sup>おまろ</sup>重茂漁港を出港した。

船長は、定時連絡に当たる08時00分ごろ、鮭ヶ埼付近を巡回中である旨の無線連絡を所属漁業協同組合に行った。

本船の運航に携わっているもう1人の船長（以下「同僚船長」という。）は、08時20分～30分ごろの間に、宮古市石浜付近で南進中の本船を目撃した。

船長の親族は、08時57分ごろ、船長の携帯電話に連絡をして、わかめ養殖についての話をした。

鮭ヶ埼南方沖で釣りを行っていた所属漁業協同組合の組合員は、帰港する途中の09時25分ごろ、鮭ヶ埼に向けて北進する本船を目撃した。

	<p>所属漁業協同組合は、夜になっても帰宅しないことを不審に思った船長の家族からの連絡を受けて、同組合の職員が重茂漁港に行って確認したところ、港に本船がなく、船長の自家用車だけが残された状態であったので、19時10分ごろ本船が出港したまま戻らない旨を海上保安庁に通報するとともに、僚船での捜索を開始した。</p> <p>本船は、20時15分ごろ、捜索に当たっていた僚船により鮓ヶ埼北方沖で転覆した状態で漂流しているところを発見され、その後、海上保安庁の機動救難士が付近海上及び船内を捜索したものの、船長は発見されなかった。</p> <p>船長は、9日07時55分ごろ、捜索に当たっていた所属漁業協同組合のダイバーにより、本船が発見された場所付近の海中で発見され、僚船に引き揚げられて帰港した後、救急隊員によって死亡と判断され、その後、医師により、死因が溺水と検案された。</p> <p>本船は、所属漁業協同組合が手配した作業台船によって、重茂漁港に陸揚げされた後、廃船処理された。</p> <p>(付図1 事故発生場所概略図、写真1 本船の損傷状況 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長は、岩手県知事から漁業監視員の委嘱を受け、所属漁業協同組合と雇用契約書を交わして、同僚船長と共に昼夜輪番制で宮古市閉伊埼から同市川代にわたる沿岸域での監視業務に十数年就いており、本事故当日もふだんの様子と変わらなかった。</p> <p>船長は、ふだん、テレビ等を通して気象情報を入手しており、本事故当日の朝、自宅を出る前に、海上は少し波が高いかもしれない旨の話を家族としていた。</p> <p>同僚船長及び所属漁業協同組合の担当者は、本船が4月6日及び7日には、波が高く欠航しており、本事故前日から本事故当日にかけての天気予報でも強風が吹く予報であったので、出港できるような天気ではないと思っていた。</p> <p>所属漁業協同組合の担当者は、本船が出港しているとは思わず、また、入出港に関する情報が担当者間で共有される体制となっていなかったため、同組合に船長の家族から連絡が入るまで、出港していたことに気付かなかった。</p> <p>本船では、業務上の取決めで次の定時無線連絡を10時00分ごろに行う予定であったが、船長からの無線連絡はなかった。</p> <p>本船は、船体に不具合はなかった。</p> <p>所属漁業協同組合の担当者によれば、陸揚げされた本船を確認したところ、船底部に岩礁等に衝突したような痕跡は認められず、また、遠隔操縦装置は、クラッチレバーが前進に入っており、左舵が取られた状態であった。</p> <p>同僚船長は、ふだん、川代まで南進した後は、沖寄りを北進して帰航するが、本船の発見場所付近海域は、岩場が多くて波が立ちやす</p>

	<p>く、いつも注意しながら航行していた場所であり、また、救助要請の無線連絡もなかったので、高波を受けて一気に転覆したのではないかと本事故後に思った。</p> <p>船長は、発見時、作業用救命衣を着用していなかった。</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 不明 あり</p> <p>本船は、強風注意報が発表されて風力6の北風及び波高約2～3mの波がある状況下、鮎ヶ埼北方沖を北進中、高波を受けて転覆したのと考えられる。</p> <p>本船は、次のことから、09時25分ごろ～10時00分ごろの間に転覆したのと考えられる。</p> <p>(1) 09時25分ごろに鮎ヶ埼に向けて北進している本船が目撃されていること。</p> <p>(2) 業務上の取り決めで10時00分ごろに行う予定であった定時無線連絡がなかったこと。</p> <p>船長の死因は、溺水であった。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、本船が、強風注意報が発表されて風力6の北風及び波高約2～3mの波がある状況下、鮎ヶ埼北方沖を北進中、高波を受けて転覆したのと考えられる。</p>
<p><b>再発防止策</b></p>	<p>所属漁業協同組合は、本事故後、新たな監視船を就航させるに当たって、次の再発防止措置を講じた。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・スマートフォンのアプリケーションを利用した関係者間での入出港等に関する情報共有の徹底</li> <li>・操舵室にAIS送受信機を設置</li> </ul> <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、強い風や高い波が少しでも予想される場合、無理をせずに出港を控えること。</li> </ul>

付図1 事故発生場所概略図

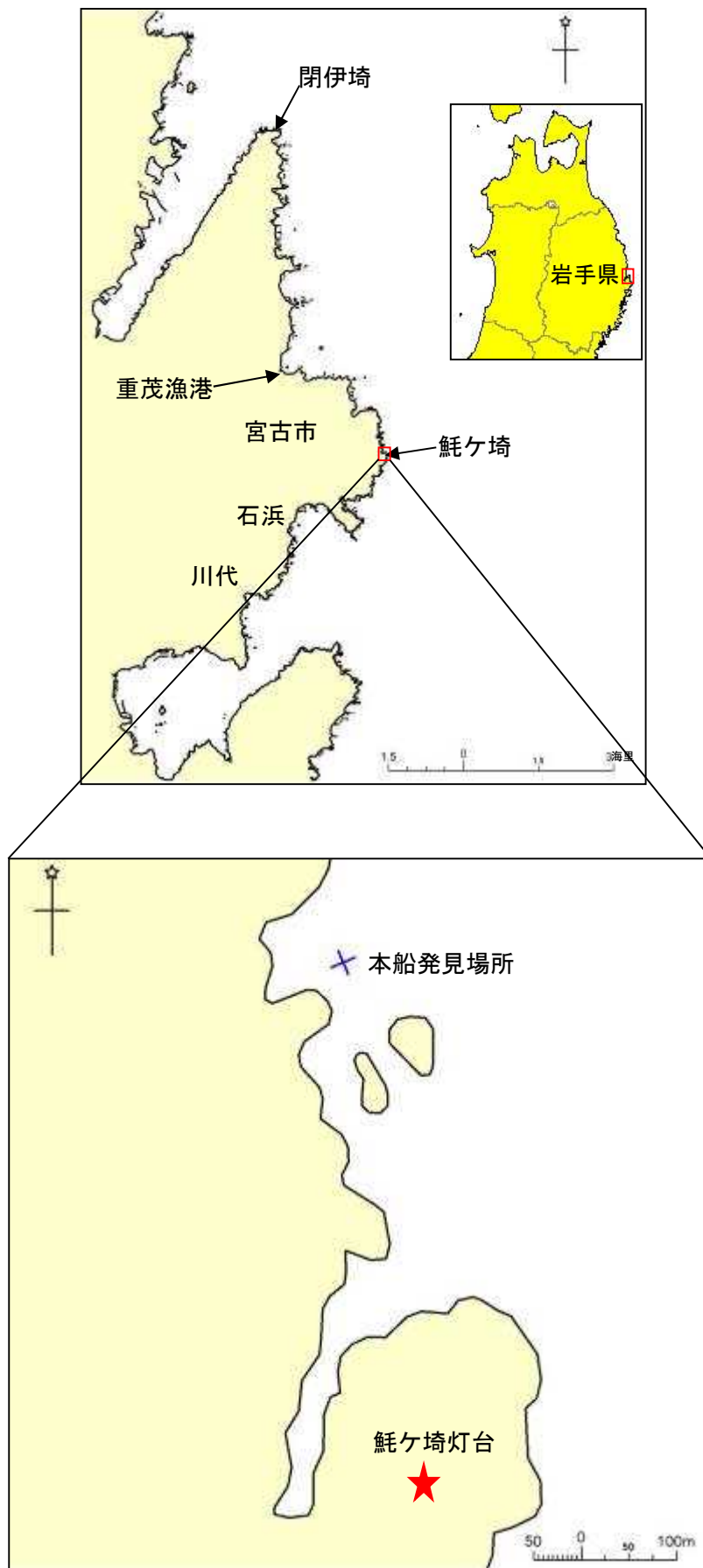


写真1 本船の損傷状況

