

船舶事故調査報告書

令和5年2月15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	乗揚
発生日時	令和4年8月20日 02時40分ごろ
発生場所	千葉県いすみ市大原漁港南南東方沖 大原港東防波堤灯台から真方位178°650m付近 （概位 北緯35°15.1′ 東経140°24.5′）
事故の概要	漁船 ^{せんじゆ} 千寿丸は、南進中、岩場に乗り揚げて転覆し、船長が落水して死亡した。
事故調査の経過	令和4年9月21日、本事故の調査を担当する主管調査官（横浜事務所）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 千寿丸、1.1トン CB3-76363、個人所有 6.79m (Lr) × 1.99m × 0.74m、FRP ガソリン機関（船外機）、60kW、平成3年1月21日
乗組員等に関する情報	船長 74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21年5月1日 免許証交付日 平成30年6月11日 （令和6年4月30日まで有効）
死傷者等	死亡 1人（船長）
損傷	船底部に亀裂（全損）
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 北北東、風力 1、視界 良好 海象：波高 約0.5m、水温 約21℃
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、えび刺網漁の目的で、大原漁港を出港し、同港南方沖に設置した刺網に向け、速力を上げて（約8ノットで）僚船の西方を南進しているのを令和4年8月20日02時38分ごろ、大原漁港東防波堤の南方沖で家族と共に刺網を揚網中の僚船の船長に目撃された。 僚船の船長は、02時40分ごろ、僚船の西南西方にある岩場付近からの大きな物音を聞き、岩場の方を見たところ、本船が、岩場に乗り揚げて船首を上方に向けたのち、船尾から転覆するのを認め、直ち

	<p>に救助に向かい、付近を搜索したが暗くて本船船長を発見することができず、118番通報するとともに所属する漁業協同組合担当者に本事故の発生を報告した。</p> <p>本船船長は、海上保安庁、警察、消防、及び漁業協同組合員による陸上及び海上からの搜索の結果、06時00分ごろ、岩場付近の海上で発見され、救急車でいすみ市所在の病院に搬送されたのち、医師により死亡が確認され、死因は溺水であり、死亡時刻は午前4時ごろと検案された。</p> <p>本船は、岩場付近の海上で、船体外板に亀裂が入り船底を海面に出した状態で発見されたが、消波ブロックに何度か衝突したのち、破壊して沈没した。</p> <p>(付図1 事故発生場所概略図、写真1 本船、写真2 本事故発生場所の岩場 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>えび刺網漁は、8月1日に解禁されてから翌年5月31日までの解禁期間中、前日の午後(13時から14時ごろ)に刺網を設置し、翌日未明に出港して刺網を揚網して帰港し、漁獲物を市場に出すことになっていた。</p> <p>本船船長は、平成20年ごろから他船の漁の手伝いを行ったのち、平成23年に本船を購入して漁を始めており、比較的経験は浅いものの、本事故発生場所の地形については熟知していた。</p> <p>漁業協同組合担当者によれば、本船は、GPSプロッターを保有していたが、ふだん陸岸の近くを航行する際には同装置を使用せず、船長が船尾部付近に座り、目視で船外機を操作して操船していた。</p> <p>漁業協同組合担当者は、本船船長が、令和4年最初の出漁であり、前日に刺網を大原漁港南方沖に設置していて、漁果を早く上げたいと思^{はや}っていたかもしれないと本事故後に思った。</p> <p>僚船の船長は、本船船長が、ふだんより陸岸に近い場所を航行し、本船の前部甲板に作業灯を点灯させていたので、船首方の岩場が見えにくかったのだろうと本事故後に思った。</p> <p>本船船長は、ふだん救命胴衣を着用しているのを目撃されていたが、発見時には未着用の状態であった。</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>あり</p> <p>なし</p> <p>なし</p> <p>本船は、前部甲板に作業灯を点灯しながら南進中、船首方の岩場が見えず、ふだんより陸岸に近い場所を航行したことから、岩場に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>本船船長は、本船が岩場に乗り上げて転覆したことから、落水し、溺水して死亡したものと考えられる。</p>

	<p>本船船長は、今年最初の出漁で漁果を早く上げたいと思い、逸っていたことから、刺網の設置場所に向け、速力を上げて南進した可能性があると考えられる。</p> <p>本船船長は、刺網の設置場所が陸岸に至近であったことから、ふだんからGPSプロッターを使用せず、目視で航行した可能性があると考えられる。</p> <p>本船がふだんより陸岸に近い場所を航行した要因は、明らかにすることはできなかった。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、本船が、前部甲板に作業灯を点灯しながら南進中、船首方の岩場が見えず、ふだんより陸岸に近い場所を航行したため、岩場に乗り揚げたものと考えられる。</p>
再発防止策	<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"> ・ 夜間航行する漁船の船長は、GPSプロッターを使用し、自船の位置を正確に把握し、陸岸等から十分な距離をとって航行するとともに、不要な照明を落とすこと。 ・ 陸岸の近くを航行する船舶の船長は、危険を回避する措置を採ることができるように速力を落として航行すること。

付図1 事故発生場所概略図

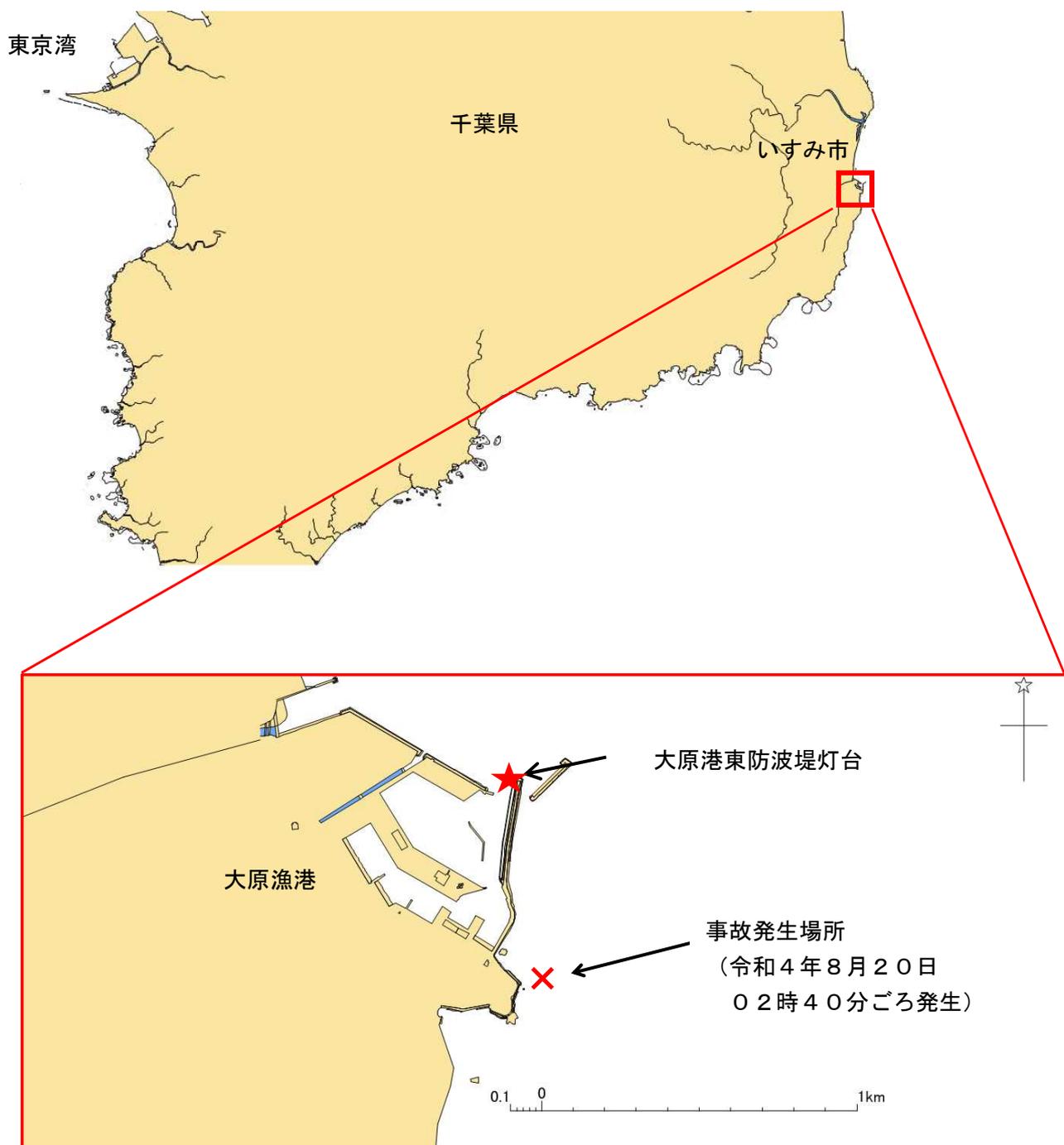


写真1 本船



写真2 本事故発生場所の岩場

