

船舶事故調査報告書

令和5年6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

事故種類	転覆
発生日時	不明（令和4年3月17日 13時50分ごろ～17時00分ごろの間）（死亡時刻：船長 令和4年3月17日 18時00分ごろ、同乗者A 19時52分ごろ、同乗者B 18日 00時42分ごろ（医師により検案された死亡時刻））
発生場所	岩手県普代村太田名部漁港北方沖 太田名部港南防波堤灯台から真方位335° 1,300m付近 （概位 北緯40° 01.4′ 東経141° 54.1′）
事故の概要	漁船地洋丸は、航行中、転覆した。 地洋丸は、船長及び同乗者2人の全員が落水して死亡し、主機等に濡損を生じた。
事故調査の経過	令和4年3月18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	漁船 地洋丸、2.9トン IT3-35945（漁船登録番号）、個人所有 9.10m (Lr) × 2.45m × 0.45m、FRP ディーゼル機関、154kW、平成元年5月25日 第212-3362号（船舶検査済票の番号） （写真1 参照） 
乗組員等に関する情報	船長 67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58年9月22日

	<p>免許証交付日 平成30年7月18日 (令和5年9月21日まで有効)</p> <p>同乗者A 54歳 同乗者B 54歳</p>
死傷者等	死亡 3人(船長、同乗者A、同乗者B)
損傷	主機等に濡損
気象・海象	<p>気象：天気 曇り、風向 北東、風力 2、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏</p> <p>日没時刻：17時41分ごろ</p>
事故の経過	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、船長が所属する漁業協同組合(以下「所属漁協」という。)の同乗者(以下「同乗者A」という。)及び大学教授の同乗者(以下「同乗者B」という。)を乗せ、令和4年3月17日13時50分ごろ、ほや調査の目的で、太田名部漁港(以下「本件漁港」という。)北方の船長所有の養殖施設(以下「本件養殖施設」という。)に向け、本件漁港を出港した。</p> <p>所属漁協の職員Aは、本件漁港で本船が本件漁港から出港するのを認めた。</p> <p>所属漁協の別の職員(以下「職員B」という。)は、17時00分ごろ、所属漁協事務所から車両で本件漁港に移動して様子を見たところ、本船が本件漁港の係留場所に戻っていなかったため、本件漁港にある冷凍冷蔵加工場の2階に移動して双眼鏡で本件漁港の沖を見ると、本船が船首を海面から出して浮いているのを認め、転覆事故だと思い、携帯電話で同事務所に連絡した。</p> <p>所属漁協事務所にいた別の職員(以下「職員C」という。)は、職員Bから本船の状況を知らされ、車両で本件漁港に移動して職員Bと所属漁協の漁師2人と共に僚船(以下「僚船A」という。)に乗船して本件漁港を出港し、その後、所属漁協の僚船と共に救助に向かった。</p> <p>同乗者Bは、17時40分ごろ、海面に浮いていたところを僚船Aに救助され、職員Cが119番通報を行い、本件漁港に帰港後、待機していた救急車で岩手県久慈市内の病院に搬送された。</p> <p>同乗者Aは、18時37分ごろ、別の僚船(以下「僚船B」という。)に救助され、本件漁港に帰港後、救急車で久慈市内の病院に搬送された。</p> <p>同乗者Aは、医師により死亡時刻が17日19時52分ごろで、死因が溺水と検案され、また、同乗者Bは、医師により死亡時刻が18日00時42分ごろで、死因が溺水と検案された。</p> <p>別の僚船(以下「僚船C」という。)は、本件養殖施設付近で船首を海面から出している状態の本船をえい航して17日21時00分ごろ本件漁港岸壁に着岸した。</p>

	<p>船長は、来援した機動救難士の船内捜索により、22時10分ごろ操舵区画内で発見され、救助後に本件漁港岸壁で家族により本人と確認された後、海上保安庁の車両で海上保安署に搬送され、医師により死亡時刻が17日18時00分ごろで、死因が溺水と検案された。</p> <p>本船は、本件漁港で陸揚げされたのち、廃船となった。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長は、本事故当時、大学から所属漁協にほや調査協力の依頼があり、所属漁協を仲介して同調査に協力していた。</p> <p>船長は、船長として約39年の経験を有しており、ふだんはこんぶ、わかめ、ほやの養殖漁業を行っていた。</p> <p>船長及び同乗者2人は、本事故当時、救命胴衣を着用していた。</p> <p>本船は、プロペラに索が絡んだ際に、刃物のついた柄<small>つか</small>で索を取り除く目的で、船尾部にプロペラ点検区画を有しており、プロペラ点検口ガラス蓋は四本のねじで固定する構造であった。(写真2参照)</p> <div data-bbox="555 840 1420 1303" data-label="Image"> <p>この写真は、船の内部にあるプロペラ点検区画を示しています。写真には、左側の舵機区画、中央のプロペラ点検区画、右側のプロペラ点検口ガラス蓋、および右側のバッテリー区画がラベルされています。プロペラ点検区画の中心には、黒いプロペラ点検口が見えます。</p> </div> <p>写真2 プロペラ点検区画 (本船の同型船)</p> <p>本船は、プロペラ点検口ガラス蓋が喫水線より高い位置にあり、漂泊してプロペラに絡んだ索を刃物で取り除く際、同ガラス蓋を外してもプロペラ点検区画には海水が入らない構造であった。</p> <p>本船は、本事故後に陸揚げされた際、プロペラ点検口ガラス蓋がなく、プロペラには絡索の跡があった。(写真3、写真4参照)</p> <div data-bbox="678 1639 1295 2033" data-label="Image"> <p>この写真は、船底から見たプロペラ点検口を示しています。写真には、船底の赤い塗装と、中央にあるプロペラ点検口がラベルされています。プロペラ点検口は、黒い円形の開口部です。</p> </div> <p>写真3 船底から見たプロペラ点検口</p>



写真4 プロペラに索が絡んだ跡

職員Cは、プロペラの色が変色していたので、索がプロペラに絡んだと思うが、その後、船長がプロペラ点検口ガラス蓋を外して絡索を取り除いた際、同ガラス蓋の締め付けが十分でなかったのか、又は閉めずにいたのか、あるいは転覆時に流出したのか、同ガラス蓋が船内にないので転覆に至った状況は分からないと本事故後に思った。

職員Cは、本船が、絡索を取り除く作業等でプロペラ点検口ガラス蓋を外した後、同点検口のガラス蓋を完全に閉鎖しない状態で航行すれば、船首が浮上して船尾部が沈み、プロペラ点検区画から海水が流入してくると本事故後に思った。

分析

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

あり
なし
なし

本船は、本件漁港北方沖を航行中、プロペラに索が絡まり、船長が主機を停止して絡索を取り除いた後、プロペラ点検口ガラス蓋が完全に閉鎖されていない状態で航行を続けたことから、船首浮上により船尾が沈下してプロペラ点検区画に海水が流入を続け、船尾区画から浸水して転覆した可能性があると考えられる。

本船は、本事故後に陸揚げされた際、プロペラ点検口ガラス蓋が船内になかったことから、プロペラに索が絡まり、船長が、主機を停止して同ガラス蓋を外し刃物等で絡索を取り除いた後、同ガラス蓋が完全に閉鎖されていなかった可能性があると考えられるが、同ガラス蓋の閉鎖状態については、船長が死亡したことから、明らかにすることはできなかった。

船長及び同乗者2人の死因は、溺水であった。

船長及び同乗者2人は、本船が転覆して落水し、海水を飲んだことにより溺水したものと考えられる。

原因

本事故は、本船が、本件漁港北方沖を航行中、プロペラに索が絡まり、船長が主機を停止して絡索を取り除いた後、プロペラ点検口ガラ

	<p>ス蓋が完全に閉鎖されていない状態で航行を続けたため、船首浮上により船尾が沈下してプロペラ点検区画に海水が流入を続け、船尾区画から浸水して転覆した可能性があると考えられる。</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"> ・乗組員は、絡索の除去等でプロペラ点検口のガラス蓋を開放後は確実に閉鎖し、航行前に閉鎖状態を確認すること。

