

船舶事故調査報告書

令和5年12月13日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 伊藤 裕 康（部会長）
 委員 上野 道 雄
 委員 岡本 満喜子

事故種類	乗組員死亡
発生日時	不明（死亡日時：令和5年2月12日 午前中（医師による死亡推定時刻））
発生場所	不明（秋田県男鹿市椿（船川港）漁港）
事故の概要	漁船アイリス号は、操業中、船長が落水して溺死した。
事故調査の経過	令和5年2月16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 アイリス号、1.0トン AT3-9645（漁船登録番号）、個人所有 6.57m(Lr)×1.93m×0.81m、FRP ガソリン機関、58.80kW、平成15年3月3日 第212-16203号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 73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9年7月10日 免許証交付日 令和4年3月2日 （令和10年2月9日まで有効）
死傷者等	死亡 1人（船長）
損傷	不詳（船体発見後に沈没）
気象・海象	気象：天気 曇り、視界 良好 本船発見場所の東北東方約6.2海里に位置する男鹿地域気象観測所の2月12日における観測値は、次のとおりであった。

時刻 (時:分)	平均		最大瞬間	
	風速 (m/s)	風向	風速 (m/s)	風向
06:20	4.0	南西	7.2	南
06:30	5.4	南西	9.0	南南西
06:40	5.2	南南西	8.5	南西
06:50	4.5	南南西	8.4	南南西
07:00	4.5	南南西	10.4	南南西
07:10	4.4	南南西	7.9	南西
07:20	4.4	南南西	9.0	南南西
07:30	3.9	南西	7.6	南西
07:40	3.6	南西	7.8	南南西
07:50	3.9	南南西	7.4	南西
08:00	4.4	南南西	8.5	南南西

海象：波高 約1.5～2.0m、水温 約8℃
日出時刻：06時37分ごろ
男鹿市には、2月12日04時23分に強風注意報が発表され、本事故当時も継続中であった。

事故の経過

本船は、和船型の船外機船で、船長が1人で乗り組み、刺し網漁の目的で、令和5年2月12日早朝に自宅を出発し、椿（船川港）漁港（以下「椿漁港」という。）の係留地を出航した。

船長の親族は、船長の帰宅がふだんより遅く、携帯電話に電話をかけたが繋がらないとの連絡を船長の家族から受けて不審に思い、本船が出航したまま戻らない旨を海上保安庁に通報するとともに、船長の家族に所属する漁業協同組合に連絡をするように伝えた。

船長が所属する漁業協同組合は、操業中の僚船に本船の情報を伝え、帰航する際に海上での搜索を依頼したところ、椿漁港の西防波堤の消波ブロック付近に船体が見えるが、波が高くて近づけないとの連絡を受けた。

漁業協同組合の職員は、椿漁港の西防波堤に向かい、搜索に当たっていた海上保安庁の職員と共に陸上から搜索したところ、同防波堤の消波ブロックに船底を上にしてひっくり返った状態で打ち上げられていた船体を確認し、海上の漂流物から本船と確認した。

船長は、その後、搜索に当たっていた僚船によって本船の発見場所から西南西方930m付近の海上を漂流しているところを発見され、救助に向かった別の僚船に引き揚げられて椿漁港に帰航したが、救急隊員によって死亡と判断され、医師により、死亡推定時刻が2月12日午前中で、死因が溺死と検案された。

本船は、悪天候が続いて引き揚げ作業を実施できずにいたところ、

	<p>後日、沈没していることが判明した。</p> <p>(付図1 事故発生場所概略図 参照)</p>
その他の事項	<p>船長は、ふだん、日出後に出航して操業を行った後、漁獲物の出荷時間に間に合うよう、午前8時ごろまでには帰航していた。</p> <p>漁業協同組合の担当者によれば、本事故当日は風が強かったこともあり、和船型の船外機船で出航したのは本船のみであったので、本船が出航したところ及び船長が操業しているところを目撃した者はいないとのことであった。</p> <p>船長の親族は、強風時に船長が無理をして出航してしまったのではないかと本事故後に思った。</p> <p>船長は、発見された際、救命胴衣を着用していなかった。</p> <p>船長の親族は、船長はふだんから救命胴衣を着用していたものの、救命胴衣に股ひもがなかったので、落水した後に脱げてしまった可能性があるのではないかと本事故後に思った。</p> <p>船長は、携帯電話を身に付けていたが、防水型でなかった。また、船長の健康状態に問題はなかった。</p> <p>船長の親族によれば、本船が発見された場所は本事故前日に刺し網を仕掛けた場所付近で、また、設置した刺し網のうち1本はボンデンと刺し網がなくなっていて引き揚げられた状態であったが、残り1本はボンデンと刺し網が設置された状態のままであった。</p> <p>漁業協同組合の担当者によれば、本船が発見された場所付近の海域は、沖側から受ける風が強い場合、風浪や防波堤からの返し波などが混ざり合って、波が立ちやすくなるとのことであった。</p>
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	<p>不明</p> <p>不明</p> <p>不明</p> <p>船長は、溺死した。</p> <p>船長は、強風注意報が発表されている状況下、次のことから、操業中に落水した可能性があると考えられるが、落水した状況を目撃した者がおらず、船長が死亡しており、落水に至った状況を明らかにすることはできなかった。</p> <p>(1) 本船は、本事故前日に刺し網を設置した場所付近で発見され、また、設置した刺し網は、1本は引き揚げられ、残り1本は設置された状態のままであったこと。</p> <p>(2) 本船が発見された場所付近は、沖側から受ける風が強い場合、風浪や防波堤からの返し波などが混ざり合って、波が立ちやすい海域であること。</p>
原因	<p>本事故は、本船が樁漁港において操業中、船長が落水して溺死したことにより発生し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及び被害の軽減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">・ 小型漁船の船長は、強い風や高い波が予想される場合には、無理をせずに出航を控えること。また、寒冷地における落水事故は、瞬時にして死亡に至ることがあるので、耐航性の低い小型船の出港判断、帰港判断は、気象情報等を基に慎重に行うこと。・ 小型漁船に1人で乗り組む船長は、落水等の緊急時の連絡に備え、防水型の携帯電話又は防水パックに入れた携帯電話を携行することが望ましい。
--------------	---

付図1 事故発生場所概略図

