

船舶事故調査報告書

令和6年5月29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

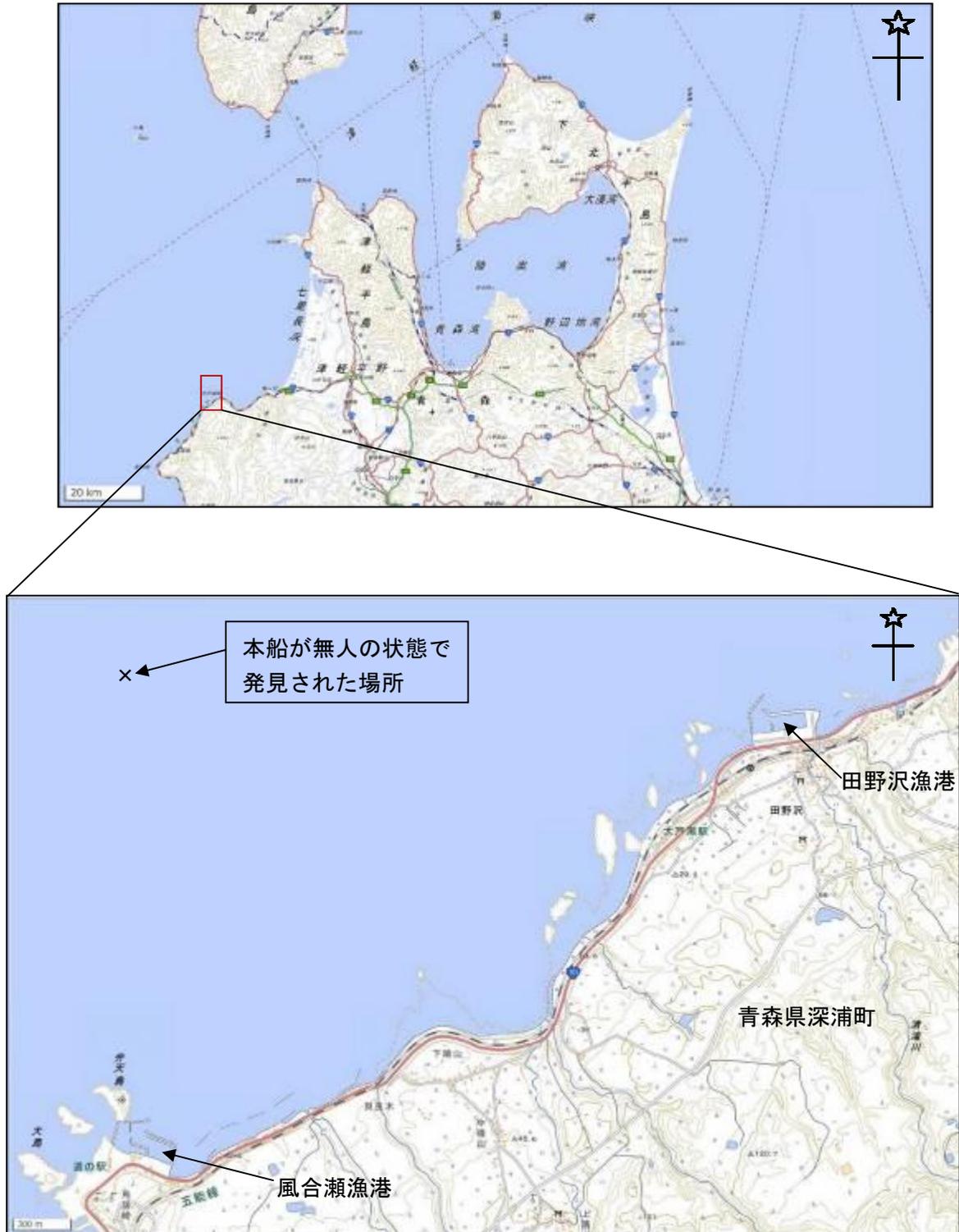
事故種類	乗組員死亡
発生日時	不明（令和5年3月11日 06時過ぎ～16時12分ごろの間）
発生場所	不明（青森県深浦町 ^{かそせ} 風合瀬漁港北方沖）
事故の概要	漁船第十八大盛丸 ^{たいせい} は、無人の状態 ^{たいせい} で漂泊しているところを発見され、船長が行方不明となり、後日、死亡認定された。
事故調査の経過	令和5年3月28日、本事故の調査を担当する主管調査官（仙台事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。 原因関係者からの意見聴取は、本人が本事故で行方不明となり、その後、死亡認定されたため、行わなかった。
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等 L×B×D、船質 機関、出力、進水等	漁船 第十八大盛丸、1.1トン AM3-60196（漁船登録番号）、個人所有 6.59m（Lr）×1.93m×0.75m、FRP ガソリン機関、60kW（動力漁船登録票による）、平成6年8月17日
乗組員等に関する情報	船長 46歳 二級小型船舶操縦士 免許登録日 平成22年6月25日 免許証交付日 令和元年6月25日 （令和7年6月24日まで有効）
死傷者等	死亡 1人（船長）
損傷	なし
気象・海象	気象：天気 曇りのち晴れ、視界 良好 海象：水温 約9℃ 気象庁の沿岸波浪実況図によれば、3月11日09時の沿岸代表点である津軽海峡（日本海側）（北緯41°10′ 東経139°50′：本船の発見場所から北北西方約25海里）の波向、波高、風向及び風速の状況は、波向が北北西、波高が1.2m、風向が北西、風速が8kn（約4.8m/s）であった。
事故の経過	本船は、和船型の船外機船であり、釣りの目的で、令和5年3月11日06時過ぎに自宅を出発した船長が1人で乗り組み、深浦町田野沢漁港を出港した。 ‘本船とは別の漁業協同組合に所属する漁船の船長’（以下「発見船

	<p>長」という。)は、操業を終えて風合瀬漁港に向けて帰航中、同漁港北方沖2.4 km 付近で、船首を西方に向けて漂泊している本船を発見した。</p> <p>発見船長は、本船の甲板に人影が見えなかったため、不審に思い、近づいて様子を見たところ、乗組員の姿が見当たらなかったため、‘本船が所属する漁業協同組合’（以下「所属漁協」という。）の知り合いの漁師に16時12分ごろ携帯電話でその旨を連絡した。</p> <p>所属漁協の漁師から連絡を受けた所属漁協の担当者は、本事故の発生を海上保安庁に通報した。</p> <p>船長は、その後、所属漁協の僚船、海上保安庁の巡視船及び航空機等による捜索が行われたが、発見されずに行方不明となった。</p> <p>本船は、船長の親族が所有する船で、田野沢漁港にえい航された。</p> <p>船長は、後日、死亡認定により、除籍された。</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>本船が出港するところ及び船長が釣りを行っているところを目撃した者はいなかった。</p> <p>所属漁協の担当者によれば、船長は、ふだんから救命胴衣を着用していたが、本事故当日の着用状況については、船長を目撃した者がいないので、分からないとのことであった。</p> <p>船長の親族によれば、船長は、本事故当日に自宅を出発する際はふだんの様子と変わりなく、また、健康状態にも問題はなかった。</p> <p>本船の発見時の状況は、次のとおりであった。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 船体に他船との衝突痕などはなかった。 ・ 船外機は停止した状態であった。 ・ 甲板には、釣り竿^{さお}1本（仕掛けが付いていない状態）、発砲スチロール製の魚箱（魚は入っていない状態）、濡れたゴム長靴が残されていた。 ・ パラシュート型シーアンカー（以下「パラアンカー」という。）が船首部から投入された状態であったが、本来船体と結ばれているパラアンカーの引揚げ用ロープは海面を漂っていた。（図1参照） <div data-bbox="544 1644 1433 1989" data-label="Image"> <p>The diagram illustrates a parachute anchor (パラアンカー) and its lifting rope (引揚げ用ロープ) floating on the surface. The main vessel (本船) is shown nearby. A north arrow is also present in the top left corner of the diagram.</p> </div> <p>図1 パラアンカーのイメージ図</p>

	<p>船長の親族は、船長がパラアンカーの引揚げ用ロープを海面から回収しようとした際に身体のバランスを崩して落水した可能性があるのではないかと本事故後に思った。</p> <p>所属漁協の担当者は、甲板上に濡れたゴム長靴が置かれていた状況から、船長は落水後にゴム長靴を脱いで本船上に這い上がろうとしたが、上がることができなかつたのでないかと本事故後に思った。</p> <p>本船は、甲板から舷縁までの高さが約0.4mで、海面から船上に上がる際に使用する梯子などはなかつた。</p> <p>運輸安全委員会の地方分析集「小型漁船に「縄ばしご」を装備しよう！」（運輸安全委員会事務局仙台事務所作成、令和2年10月発行）によれば、小型船舶に縄ばしご等が取り付けられていれば、落水者が船上復帰できる可能性が高い旨の記載がある。</p> <p>船長は、携帯電話を持参して出港したが、防水型ではなかつた。</p>
<p>分析</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</p> <p>不明</p> <p>不明</p> <p>船長は、行方不明となり、後日、死亡認定された。</p> <p>船長は、06時過ぎに自宅を出発し、田野沢漁港を出港した後、16時12分ごろ風合瀬漁港北方沖において、本船が無人の状態に漂流しているところを発見されたことから、この間において落水したものと考えられる。</p> <p>船長は、本船のパラアンカーの引揚げ用ロープが船体に結ばれていない状態で海面を漂っていたことから、同ロープを回収しようとした際に身体のバランスを崩して落水した可能性があると考えられるが、目撃者がおらず、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つた。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が漂流中、船長が落水したことにより発生したものと考えられる。船長は、本船のパラアンカーの引揚げ用ロープを海面から回収しようとした際に身体のバランスを崩して落水した可能性があると考えられるが、目撃者がおらず、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つた。</p>
<p>再発防止策</p>	<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"> ・ 舷縁の低い小型船舶の暴露甲板上で作業を行う際には、身体のバランスを崩さないよう十分に注意すること。 ・ 小型船舶の乗船者は、暴露甲板上において、救命胴衣を着用すること。 ・ 小型漁船に1人で乗り組む船長は、落水した場合に備え、縄ばしご等を船体に設置しておくことが望ましい。

・ 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手段として、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帯することが望ましい。

付図1 事故発生場所概略図



国土地理院Webサイトの地理院地図を使用