

## 船舶事故調査報告書

令和6年8月28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6年1月16日 06時50分ごろ～07時30分ごろの間）（医師による船長死亡推定時刻：07時ごろ）
発生場所	不明（大分県大分市 <sup>さき</sup> 関埼北西方沖）
事故の概要	漁船 <sup>こつよう</sup> 浩洋丸は、一本釣り漁の目的で出港した後、潮上り中、船長が落水して溺死した。
事故調査の経過	令和6年2月20日、本事故の調査を担当する主管調査官（門司事務所）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 浩洋丸、2.69トン OT3-45181（漁船登録番号）、個人所有 7.80m (Lr) × 2.10m × 0.75m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数40、昭和54年12月3日
乗組員等に関する情報	船長 83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49年10月25日 免許証交付日 令和2年1月28日 (令和7年10月5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、風向 北東、風速 約10～12m/s、視界 良好 海象：波高 約1.5m、水温 約15℃、潮流 東流約2ノット 大分市には、1月14日15時55分に強風及び波浪注意報がそれぞれ発表され、本事故当時も継続中であった。
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、一本釣り漁の目的で、令和6年1月16日06時30分ごろ、船長の親族が操船する僚船2隻（以下「僚船A」及び「僚船B」という。）と共に大分市 <sup>さきのせき</sup> 佐賀関漁港を出港し、関埼北西方沖1海里（M）付近の漁場（以下「本件漁場」という。）に向かった。 本船、僚船A及び僚船Bは、06時50分ごろ本件漁場に到着した後、それぞれ一本釣り漁の準備に取り掛かった。

僚船A及び僚船Bは、釣果を得られずに1回目の漁を終え、波による船体動揺が大きかったため、波が穏やかな関埼北北東方沖1,250m付近の漁場に移動を開始した。

関埼北西方沖1.3M付近で一本釣り漁を行っていた僚船（以下「僚船C」という。）の船長（以下「僚船船長C」という。）は、07時30分ごろ自船に向かって左旋回しながら接近する本船を認めた。

僚船船長Cは、本船の動静を不審に思い、本船の甲板上を見たところ、無人であることを認めたので、所属の漁業協同組合の担当者に携帯電話で無人の状態を旋回している本船を目撃した旨の連絡を行った。

連絡を受けた漁業協同組合の担当者は、同組合の支店長を経由して本事故の発生を海上保安庁に通報した後、同組合所有の漁船で関埼北西方沖に向かった。

別の僚船2隻（以下「僚船D」、「僚船E」という。）は、漁業協同組合の担当者から本事故発生の連絡を受け、現場海域で待機した。

僚船Dの船長は、到着した漁業協同組合所有の漁船から、本船を絡索（ロープが推進器に絡むこと）させて停止させる目的で、えい航用ロープを受け取り、本船の進行方向の海面に同ロープを落とした。

本船は、09時ごろ関埼西北西方沖で左旋回中、えい航用ロープがプロペラに絡まって停止した。

僚船Eの船長は、停止した本船に移乗した後、主機操作レバーが前進に入り、遠隔操舵ダイヤルが左に取られた状態であることを認め、本船の主機を停止させて同ダイヤルを中央に戻した。

本船は、僚船Dによって佐賀関漁港までえい航された。

船長は、海上保安庁の巡視船及び航空機のほか、所属の漁業協同組合の漁船による捜索が行われ、10時28分ごろ航空機により関埼西方沖1.2M付近の海上でうつ伏せの状態で見つかるのを発見された。

船長は、巡視船の搭載艇により揚収されて大分市佐賀関港に搬送された後、救急車で病院に搬送されたものの、病院で死亡が確認された。

船長は、その後、大学に搬送され、司法解剖の結果、死因が短時間での溺死、死亡推定時刻が07時ごろと検案された。

（図1 参照）

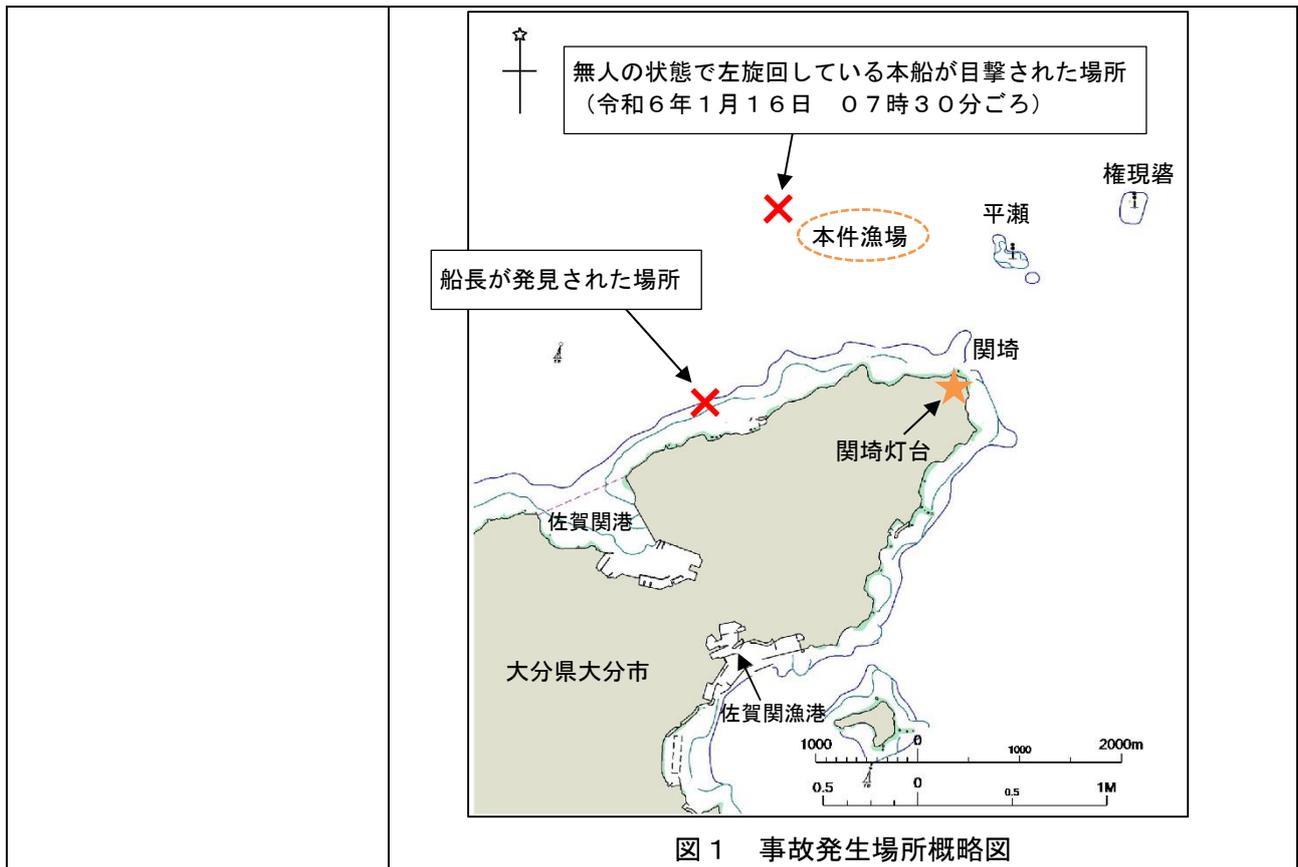


図1 事故発生場所概略図

その他の事項

(1) 船長に関する情報

船長は、学校を卒業後、約10年間遠洋漁業の漁船に乗船した後、佐賀関漁港を基地として本事故の約40年前から一本釣り漁を行っていた。

船長は、ふだん、1人で乗り組み、僚船A及び僚船Bと共に出漁していた。

僚船Aの船長（以下「僚船船長A」という。）は、出漁前に船長と会話をした際、船長の健康状態はふだんどおり良好に見えた。

船長は、長袖シャツ、ヤッケ、長ズボンを着用していた。

船長は、発見された際、救命胴衣を着用していなかった。

船長の救命胴衣及び携帯電話は、本事故後、船内で発見された。

(2) 本船に関する情報

本船は、船体中央部付近に操舵区画があり、同区画の中央後方に操縦席が、右舷後方に椅子がそれぞれ設置されていた。

操舵区画の右舷側には、主機操作レバー及び遠隔操舵ダイヤルがそれぞれ設けられていた。

僚船船長Aによれば、船長は、一本釣り漁中、加齢による腰痛を患っていたので、操舵区画右舷後方の椅子に腰を掛けたままの姿勢で主機及び舵の操作などを行っており、後部甲板で立ち上がったたり、甲板上を移動したりすることはほとんどなかった。

船首部の両側のたつには、‘先端にチェーンが取り付けられた係留用ロープ’（以下、単に「係留用ロープ」という。）がそれぞれ設けられていた。

僚船船長Aは、ふだん、船長が出港するときに係留用ロープを前部甲板上に無造作に置いておくとよく見掛けていた。

（写真1～2 参照）



写真1 本船

係留用ロープ



写真2 前部甲板上に係留用ロープを置いた状態

船長が行っていた一本釣り漁は、次のとおりであった。

- ① 漁場に到着した後、船尾にスパンカー（船首を風上に向ける目的で船尾に装備された三角帆）を展開し、主機を中立運転として船首を風上に向けて漂泊する。
- ② 操舵区画右舷後方の椅子に腰を掛けて船尾方を向き、釣り

糸が滑りやすいように舷縁に取り付けられた竹竿に這わせるように釣り糸を出し、手釣りによる一本釣りを始める。

③ 風潮流に流されながら約5分～10分流す。

④ 旋回して潮上りを行って漂流開始場所まで戻った後、再び漂流を始めて手釣りによる一本釣りをを行うことを繰り返す。

(写真3 参照)

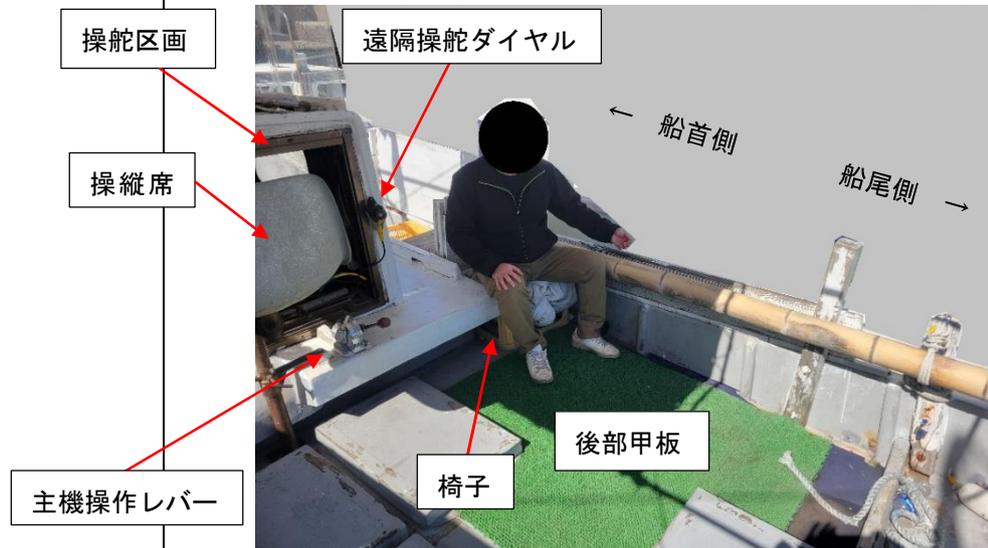


写真3 船長の手釣りによる一本釣りの状況（再現）

本船が発見されたときの状況は、次のとおりであった。

- ・ 主機操作レバーが前進に入り、遠隔操舵ダイヤルが左に取りられた状態であった。
- ・ 係留用ロープのうち、右舷側の係留用ロープが船外に垂れていた。
- ・ 前部甲板の生簀には、魚が数匹入っていた。
- ・ 船体に他船と衝突したような痕跡は認められなかった。

(3) 本事故発生場所付近に関する情報

僚船船長Aによれば、本件漁場は、複雑な波が立ちやすい場所で、本事故当時、北東風と東方向に流れる潮流とがぶつかって波が立ちやすくなっていた。

(4) その他の情報

僚船船長Aは、僚船Aで船体動揺などにより係留用ロープが船外に垂れた場合、そのままの状態にすると航行や操業の邪魔になるので、同ロープを船内に引き上げていた。また、係留用ロープを船内に引き上げる場合には、船体動揺で態勢を崩さないよう、一旦、主機を中立運転としたのちに行っていた。

僚船船長Aは、本船が発見されたとき、係留用ロープが船外に垂れていたため、船長は同ロープが船外に垂れているのを認め、係留用ロープが邪魔にならないように、同ロープを船内に引き上

	<p>げようとしていたのではないかと本事故後に思った。</p> <p>僚船船長Aは、本件漁場に到着したとき、風が強く波も高く船体動揺が大きかったので、船長は船体動揺により態勢を崩して落水したのではないかと本事故後に思った。</p> <p>本件漁場を含む関埼北西方沖では、本事故当時、約20隻の漁船が一本釣り漁を行っていたが、船長が落水したところを目撃した者はいなかった。</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</p> <p>不明</p> <p>あり</p> <p>船長は、短時間で溺死した。</p> <p>船長は、06時50分ごろ僚船2隻と共に本件漁場に到着した後、07時30分ごろ本船が無人の状態です左旋回しているところを僚船船長Cに目撃されたことから、この間において落水して短時間で溺死したものと考えられる。</p> <p>船長は、次のことから、風速約10～12m/sの北東風及び波高約1.5mの状況下、本件漁場で一本釣り漁を行い、左旋回して潮上り中に落水したものと考えられる。</p> <p>(1) 船長は、本件漁場で一本釣り漁を行っていたこと。</p> <p>(2) 船長が行う一本釣り漁は、主機を中立運転として風潮流により流されながら手釣りで行った後、旋回して潮上りを行って漂泊開始場所まで戻り、再び主機を中立運転として流すことを繰り返すものであったこと。</p> <p>(3) 本船が発見されたとき、主機操作レバーが前進に入り、遠隔操縦ダイヤルが左に取られた状態であったこと。</p> <p>船長は、一本釣り漁中、操舵区画右舷後方の椅子に腰を掛けたままの姿勢で主機及び舵の操作などを行っており、後部甲板で立ち上がりたり、甲板上を移動したりすることはほとんどなかったことから、後部甲板から落水する可能性は低いと考えられる。また、本船が発見されたとき、係留用ロープが船外に垂れていたことから、同ロープを船内に引き上げようとして前部甲板を移動していた際、又は前部甲板で同ロープの引き上げ作業を行っていた際に落水した可能性があると考えられる。</p> <p>船長は、本件漁場では船体動揺が大きかったことから、船体動揺により態勢を崩して落水した可能性があると考えられる。</p> <p>しかしながら、目撃者がおらず、船長が死亡しており、客観的情報も十分に得られなかったことから、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><b>原因</b></p>	<p>本事故は、風速約10～12m/sの北東風及び波高約1.5mの状況</p>

	<p>下、本船が本件漁場で一本釣り漁を行い、左旋回して潮上り中、船長が落水して溺水したことにより発生したものと考えられる。船長は、船外に垂れた係留用ロープを船内に引き上げようとして前部甲板を移動していた際、又は前部甲板で同ロープの引き上げ作業を行っていた際、船体動揺により態勢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、客観的情報も十分に得られなかったことから、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><b>再発防止策</b></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"> <li>・ 小型漁船の船長は、波浪が高い状況下、舷側付近で作業を行う場合、船体動揺により海中転落のおそれがあるので、船体動揺を軽減するよう進路や速力を調整しつつ、安定した体勢で行うこと。</li> <li>・ 小型漁船の船長は、暴露甲板上では必ず救命胴衣を着用すること。</li> <li>・ 小型漁船に1人で乗り組む船長は、緊急時の連絡手段を確保するため、防水型の携帯電話又は防水パックに入れた携帯電話を身に付けておくこと。</li> </ul>