

# 船舶事故調査報告書

令和7年1月8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	乗揚
発生日時	令和6年3月18日 17時05分ごろ
発生場所	東京都三宅村阿古漁港 阿古港突堤灯台から真方位123° 160m付近 (概位 北緯34° 04.1' 東経139° 28.7')
事故の概要	漁船大浦丸は、阿古漁港に入港中、消波ブロックに乗り揚げた。 大浦丸は、乗組員1人が死亡し、船体が破断した。
事故調査の経過	令和6年4月26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。 原因関係者から意見聴取を行った。
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 大浦丸、9.7トン KN2-1665（漁船登録番号）、個人所有 12.35m (Lr) × 3.89m × 1.25m、FRP ディーゼル機関、502kW、平成14年6月20日 第235-45317号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 39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15年3月7日 免許証交付日 令和4年3月30日 (令和10年3月6日まで有効)
死傷者等	死亡 1人（乗組員）
損傷	船体破断（全損） (写真1 参照) 
	写真1 船首部（船長所属の漁業協同組合提供）

気象・海象

気象：天気 晴れ、視界 良好

日没時刻：17時52分

海象：潮汐 下げ潮の末期、海水温：約18℃

令和6年3月18日は、西高東低の気圧配置で全国的に風が強まる状況であった。(図1参照)

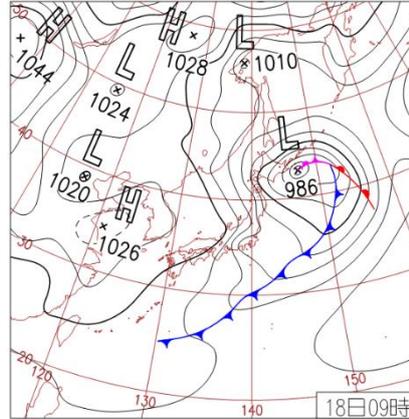


図1 令和6年3月18日09時の天気図

(気象庁ウェブサイトから引用)

東京管区气象台によれば、三宅村には、本事故当時、強風注意報及び波浪注意報が次のとおり発表されていた。

18日16時04分発表

風 注意期間 18日夜遅くまで

ピークは18日夕方

北西の風

最大風速 16メートル

波 注意期間 19日明け方まで

ピークは18日夕方

波高4メートル

気象庁によれば、三宅島周辺海域を含む関東海域北部には、本事故当時、海上強風警報が次のとおり発表されていた。

18日09時観測 18日11時20分発表

関東海域北部では 北西の風が強く 最大風速は 45ノット(23メートル) 19日09時まで 35ノット(18メートル)の見込み

18日15時観測 18日17時30分発表

関東海域北部では 北西の風が強く 最大風速は 45ノット(23メートル) 19日15時まで 30ノット(15メートル)の見込み

船長による風波の観測値は、不詳であった。

事故の経過

本船は、船長ほか1人が乗り組み、キンメダイ一本釣り漁の目的で、令和6年3月18日11時00分ごろ、漁場までの経由地である阿古漁港に向けて神奈川県三浦市間口漁港を出航した。

船長は、操舵室の操縦席に腰を掛け、レーダー及びGPSプロッターを作動させ、手動操舵により約11ノットの対地速力で本船を南進させた。

本船は、港口が西方に開いた阿古漁港に減速して東進し入港した後、港奥に向けて右転していたところ、同漁港の港口を通過した付近で西方からの追い波を船尾部に受けて、船首が南方に向いた状態のまま意図した操船ができず、17時05分ごろ同漁港中央の防波堤西側の消波ブロックに左舷側から乗り揚げた。(図2参照)

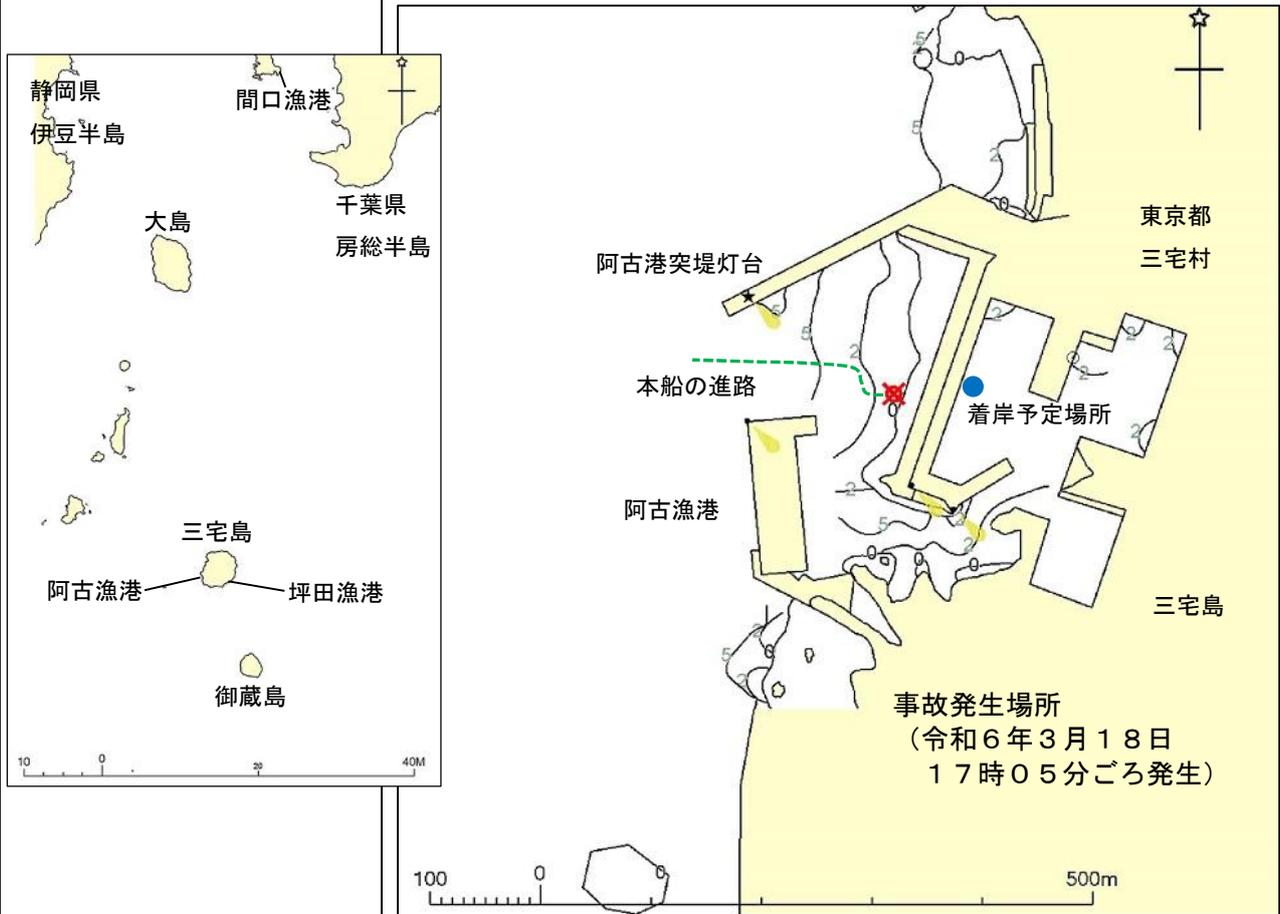


図2 事故発生経過概略図

船長及び乗組員は救命胴衣未着用のまま、船長は本船から消波ブロックに飛び移り、自力で上陸して救助を求め、乗組員は本船内で待機していた。

近隣の漁業協同組合の組合員は、乗り揚げた本船を確認し、17時52分ごろ海上保安庁へ通報し、海上保安庁の航空機及び巡視艇が現場に向かった。

本船は波により消波ブロックに打ちつけられて船体が破断した。

本船から落水した乗組員は、阿古漁港内においてうつ伏せの状態海上に浮いていたところを海上保安官に救助され、20時46分ごろ心肺停止の状態陸上へ引き上げられたものの、20時53分ごろ救急隊によって社会死（医師の診断を仰ぐまでもなく、身体の状態から

	誰が見ても判断できる死)と認定された。
その他の事項	<p>船長は、間口漁港出航前に、アプリケーションソフトで風波の情報を入手していたものの、出航後に発表されていた強風注意報、波浪注意報及び海上強風警報については、本事故以前に、予報値と実況が異なっていた経験があり確認しなかった。</p> <p>東京管区気象台の三宅島における波浪注意報は、発表基準を有義波高3.0mとし、基準に達すると予想されるときに発表されている。</p> <p>船長は、本船での約20年の漁業経験のうち、約9年の船長経験があり、阿古漁港への入港は年に2回程度あったが、本事故当時と同程度の風波の状況で入港した経験はなかった。</p> <p>船長は、追い波により操船ができなくなったことは本事故当時が初めてであった。</p> <p>国土交通省の「小型船舶の航行の安全に関する教則（令和5年4月1日施行）」によれば、次のとおりである。</p> <p>6-1 荒天時の操縦</p> <p>1-2 略</p> <p>3 追い波に対する注意</p> <p>追い波で特に危険なのが、ブローチングである。これは、波の斜面を下っているときヨーイング（船首揺れ）が大きくなり、舵が効かなくなって、船尾が横滑りして、波に対して横倒しの状態になることで、まともに横波を受けるため、転覆の危険性が非常に高くなる。</p> <p>船長は、間口漁港出航後、自身が観測した気象及び海象の状況により、阿古漁港へ入港できないと判断した場合は、海上で停泊するか又は港口が東方に開いた三宅村坪田漁港に入港することを考えていた。</p> <p>本船は、3月19日01時ごろ、御蔵島東方の漁場に向けて阿古漁港を出航する予定であった。</p> <p>船長は、本船から消波ブロックに飛び移る際、体が動かしづらくなると思い、救命胴衣を着用しなかった。</p> <p>本事故当時の本船の喫水は、不詳であった。</p>
<b>分析</b> 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 あり <p>本事故は、本船が、海上強風警報が発表されている状況下、阿古漁港に入港する際、船尾から追い波を受けながら入港したことから、操船不能に陥り、同漁港中央の防波堤西側の消波ブロックに乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>本船は、阿古漁港の港口を通過した付近で港奥に向けて右転していたところ、船尾方からの追い波の斜面を下る際に船首揺れが大きくな</p>

	<p>り、船首が南方に向いた状態のまま舵が効かなくなって意図した操船ができず、船尾部が横滑りした可能性があると考えられる。</p> <p>船長は、本事故当時と同程度の風波の状況で阿古漁港に入港した経験がなかったことから、入手可能な風波の予報値により、同漁港への入港の可否を判断する必要があったものと考えられる。</p> <p>船長は、間口漁港出航後に発表されていた強風注意報、波浪注意報及び海上強風警報による風波の予報値を確認しなかったものと考えられる。</p> <p>船長は、乗揚後、船体の損傷状況等が不明な場合、まずは乗組員を安全な場所に避難させる必要があったものと考えられる。</p> <p>船長は、本船から消波ブロックに飛び移る際、救命胴衣を着用していなかったものと考えられるが、暴露甲板上に出る際に救命胴衣を着用しなければならなかった。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、本船が、海上強風警報が発表されている状況下、阿古漁港に入港する際、船尾から追い波を受けながら入港したため、操船不能に陥り、同漁港中央の防波堤西側の消波ブロックに乗り揚げたものと考えられる。</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>・ 船長は、航行予定海域で発表されている最新の気象・海象に係る情報を入手した上で、入港の可否を判断すること。特に、船尾から高い波を受ける場合は、保針が困難になるおそれがあることに留意すること。</li> <li>・ 船長は、乗揚後、船体の損傷状況等が不明な場合、まずは乗組員を安全な場所に避難させること。</li> <li>・ 小型船舶の乗船者は、暴露甲板上においては救命胴衣を着用すること。</li> </ul>