船舶事故調査報告書

令和８年９月９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　高　橋　明　子

事故種類	乗揚
発生日時	令和７年１２月２日　０７時３０分頃
発生場所	宮城県気仙沼市赤牛漁港南西方沖 赤牛港沖防波堤灯台から真方位２５０°２４０m付近 （概位　北緯３８°４７.７′　東経１４１°３２.２′）
事故の概要	漁船第八勝運（しょううん）丸は、操業中、高波を受けて岩場に乗り揚げた。 第八勝運丸は、乗組員が死亡し、船体が大破して全損となった。
事故調査の経過	令和７年１２月３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　第八勝運丸、０.９トン ＭＧ３－４７９２１（漁船登録番号）、個人所有 ６.４０m（Lr）×１.９３m×０.７９m、ＦＲＰ ガソリン機関、６０kW（動力漁船登録票による）、平成２４年９月１５日
乗組員等に関する情報	船長　５２歳 二級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日　平成９年５月２９日 免許証交付日　令和３年６月２３日 （令和９年５月２８日まで有効） 乗組員　７７歳
死傷者等	死亡　１人（乗組員）
損傷	船体大破（全損）
気象・海象	気象：天気　曇り、視界　良好 本事故発生場所の北方約６.７海里（M）に位置する気仙沼地域気象観測所における１２月２日の観測値は、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
06:00	1.4	西北西	2.2	北西
06:10	2.2	西北西	3.5	北西
06:20	1.8	北西	2.5	北北西
06:30	2.0	北西	2.7	西北西
06:40	1.8	西北西	2.6	西北西
06:50	1.4	北西	2.5	北西
07:00	1.7	西北西	2.5	北西
07:10	1.9	西北西	3.1	西北西
07:20	2.1	西北西	3.5	西北西
07:30	2.1	西北西	3.6	西北西
07:40	2.1	西北西	3.4	西

海象：潮汐　上げ潮の初期、水温　約１３℃

全国港湾海洋波浪情報網（ナウファス）による宮城北部沖（本事故発生場所の東北東方約１７．２Ｍ）における１２月２日の波浪観測値は、次のとおりであった。

時刻 (時:分)	有義波		波向
	波高(m)	周期(s)	
06:00	1.58	10.3	東北東
06:20	1.47	10.6	東北東
06:40	1.47	10.2	東北東
07:00	1.42	10.6	北東
07:20	1.45	10.4	東北東
07:40	1.49	10.0	東北東

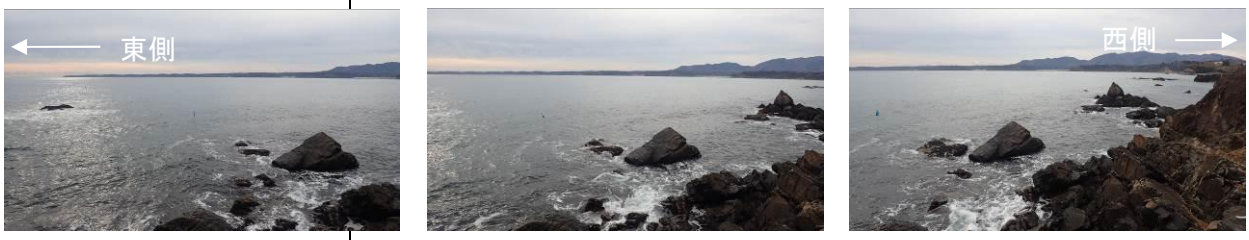
仙台管区気象台が１２月１日１７時及び２日０５時に発表した宮城県東部の天気予報は次のとおりであった。

(1)　１日１７時発表

明日　北の風　後　南の風　海上　では　後　南西の風
やや強く　くもり　昼前　まで　時々　晴れ
所により　夜　雨
海
今夜　波　１．５メートル
明日　波　１．５メートル

(2)　２日０５時発表

今日　北の風　後　北西の風　晴れ　昼過ぎ　から
くもり　所により　夜　雨

	海 今日　波　１．５メートル　後　２メートル 気仙沼市には、本事故時、波浪注意報は発表されていなかった。
事故の経過	本船（和船型の船外機船）は、船長及び乗組員が２人で乗り組み、操業の目的で、令和７年１２月２日０６時１５分頃に赤牛漁港を出港した。 船長は、船首部にある操舵区画で立って操船に当たり、前日の夕方の気象情報では波が高くなるとの予報であったが、赤牛漁港の港口を通過して沖合の様子を見たところ波は高くなかったので、操業に支障はないと思い、漁場に向かった。 船長は、赤牛漁港南南西方沖の漁場に到着して操業を行った後、仕掛けておいたたこかごを引き揚げるため、最後に‘赤牛漁港南西方沖の漁場’（以下「本件漁場」という。）に向かった。 船長は、本事故前日に波が高くて操業できなかったので、仕掛けておいたたこかごの状態が気になっていた。また、岩場が多く水深の浅い海域では波が高くなりやすいことを知っており、本事故当日も本件漁場付近では少し白波が立っていたが、慣れた作業を短時間で終わらせるつもりで操業を続けることとした。 （写真１　参照）  写真１　本件漁場付近の状況（令和７年１２月１１日撮影） 船長は、本件漁場に到着した後、船外機の遠隔操縦レバーを中立にして船首を北東方に向けた状態で漂泊し、右舷側に設置している巻上機付近に立って、陸岸と平行となる方向で設置していたたこかごの西端の目印であるボンデンを引き揚げる作業を開始しようとしたところ、右舷方から高波を受けた。 本船は、０７時３０分頃に近くの岩場に圧流されて乗り揚げた。 （図１　参照）

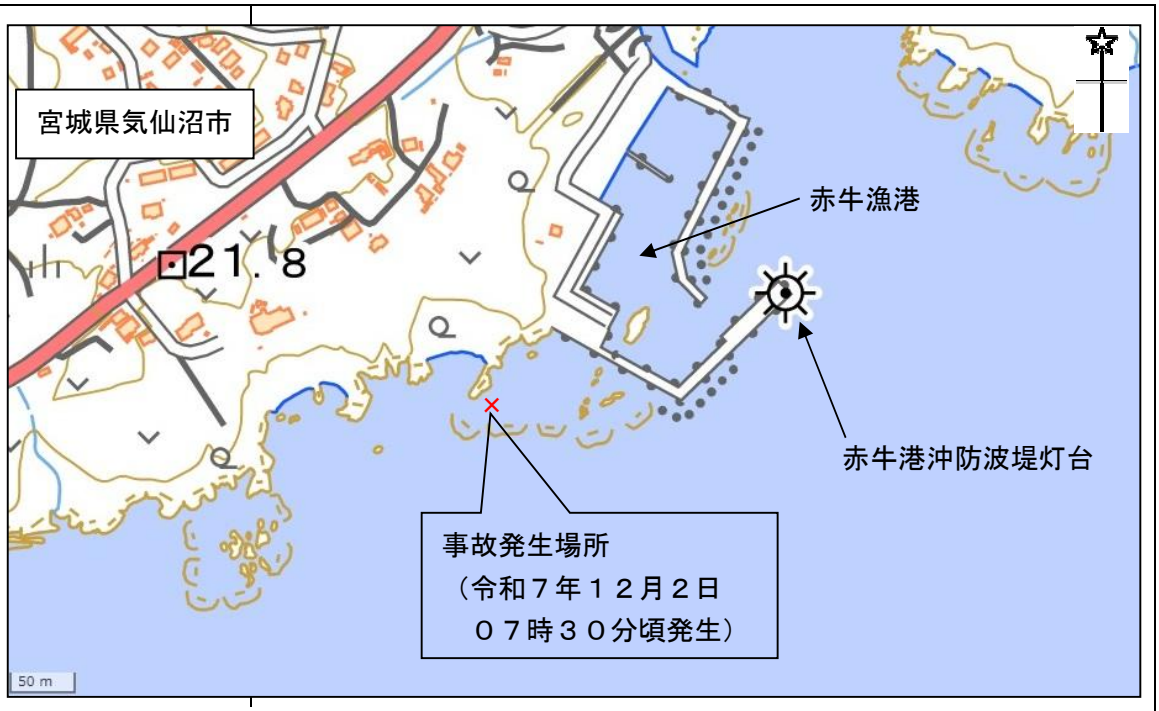


図１　事故発生場所概略図（国土地理院Ｗｅｂサイトの地理院地図を使用）

船長は、機関を前後進にかけて離礁を試みるも船体を動かすことができず、その後、繰り返し押し寄せる波で船体が岩に打ち付けられて危険を感じ、乗組員と共に海に飛び込んだ。

船長は、海面上にあった本船の漂流物に掴(つか)まるよう乗組員に向かって大声を出したが反応がなかった。

船長は、自力で乗組員を救助することは難しいと思い、泳いで岩場に上がった後、陸路で赤牛漁港にたどり着き、漁師仲間に本事故の発生を知らせるとともに、１１９番通報を依頼した。

乗組員は、消防のダイバーによって海上を漂流しているところを発見されてヘリコプターで吊(つ)り上げ救助された後、救急車で気仙沼市内の病院に搬送されたが、医師によって死亡が確認され、死因が溺水と検案された。

本船は、岩場に乗り揚げた後、波に打ち付けられて大破し、後日、破損した船体の回収が行われた。（写真２、写真３参照）

写真２　本船の状況（乗揚後）

	   写真３　本船の損傷状況 ※　写真は全て漁業協同組合が提供
その他の事項	(1)　船長及び乗組員の操業経験に関する情報 船長及び乗組員はふだんから一緒に操業を行っており、操業経験は船長が約３０年、乗組員が約４０年であった。 (2)　救命胴衣に関する情報 ①　船長及び乗組員は、本事故時、国土交通省の型式承認を受けていない腰巻きタイプの膨張式救命胴衣を着用していたが、同救命胴衣は海上に飛び込んだ際、膨張しなかった。 ②　船長及び乗組員は、約１０年前に救命胴衣を購入した後、点検を行っていなかった。また、船長は、本事故後に自身が着用していた救命胴衣を確認したところ、ガスボンベの発錆を認めた。 ③　文献「小型船舶用膨張式救命胴衣「保守・点検」マニュアル」（平成２９年５月、日本小型船舶検査機構作成）では、次のとおり説明されている。 不具合のあるライフジャケットを着用して入水すると、本来の性能や機能が発揮できずに人命に関わる重大な事故を招くおそれがあるので、メーカーの取扱説明書に従っての定期点検及び出航前の外観点検、ガスボンベ等の点検を必ず行うことが重要である。 (3)　磯波に関する文献情報 文献「波浪学のＡＢＣ」（磯崎一郎著、株式会社成山堂書店、平成１８年発行）には、次のとおり記載されている。 *沖合では砕波していない波でも、海岸の浅海域に進んでくる場*

	合には、水深と海底勾配に関係して生ずる浅水変形、屈折、反射などの効果によって波高が増大し、波長も短くなり、結局波形勾配が急峻になって砕波します。これが、いわゆる磯波です。 (4)　僚船の操業模様に関する情報 本事故時、本件漁場付近で操業を行っていた僚船はいなかった。
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 あり (1)　本船の耐航性について 本船は、和船型の小型漁船で乾舷が小さいことから、波高約１．５～２．０ｍの波が予想される状況下において、十分な耐航性を有していなかったものと考えられる。 (2)　船長が出漁した理由 船長は、前日に確認した気象情報では波が高くなるとの予報であったが、赤牛漁港の港口を通過した際に沖合の様子を見たところ波は高くなく、操業に支障はないと思ったことから、入手した気象情報に基づいて慎重な判断をすることなく、本船の耐航性を十分考慮せずに漁場に向かったものと考えられる。 (3)　本件漁場付近で操業を始めた理由 船長は、岩礁域では、波が高くなりやすいことを認識しており、本件漁場付近の海面に白波が立っている状況を認めたものの、次のことから、帰航せずに操業を開始したものと考えられる。 ａ　慣れた作業であり短時間で終わる予定であった。 ｂ　本事故前日も波が高くて操業できず、仕掛けておいたたこかごの状態が気になっていた。 (4)　岩場に乗り揚げた状況 (1)～(3)から、本船は、本件漁場において操業中、右舷方から高波を受けて圧流されて近くの岩場に乗り揚げたものと考えられる。 (5)　救命胴衣について ①　救命胴衣の点検状況について 船長及び乗組員（船舶所有者）は、救命胴衣の点検を行うことの重要性についての認識が不足していたことから、約１０年前の購入時から救命胴衣の点検を行っていなかった可能性があると考えられる。 ②　救命胴衣が膨張しなかった要因について 船長及び乗組員は、購入してから長期間点検が行われていな

	い救命胴衣を着用していたことから、海上に飛び込んだ際、膨張ガスが噴気しなかったか、同ガスの量が不足していて、顔面を水面上に保つために必要な浮力を得られなかった可能性があると考えられる。 (6)　乗組員の死亡について 乗組員の死因は、溺水であった。 長期間点検が行われていない救命胴衣を着用していたことが乗組員の死亡に関与したかについては、上記(5)②に記載した可能性はあるが、本人が死亡しており、また、本事故後に救命胴衣が処分されていて客観的な情報も得られなかったことから、溺水に至るまでの状況を明らかにすることはできなかった。
原因	本事故は、船長が本件漁場付近の海面に白波が立っていることを知りながら本件漁場で操業を行ったため、本船が右舷方から高波を受けて圧流されて岩場に乗り揚げたものと考えられる。
再発防止策	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。 ・小型船舶の船長は、気象・海象情報を確認した上で、自船の耐航性を考慮して出航の可否を慎重に判断するとともに、出航後、気象海象等の変化によって転覆等のおそれがある場合には、早めに帰航又は安全な海域に避難すること。 ・船舶所有者等は、救命胴衣の取扱説明書に記載されている定期点検及び日常点検を行うこと。 ・小型船舶の乗船者は、国土交通省の型式承認を受けた救命胴衣（桜マーク付き）を着用すること。