

船舶事故調査報告書


令和8年3月18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 | 乗組員行方不明 |
| 発生日時 | 不明（令和6年10月26日 06時40分頃～09時30分頃の間） |
| 発生場所 | 不明（北海道松前町清部漁港西方沖） |
| 事故の概要 | 漁船友笑丸の船長は、操業中、落水して行方不明となっている。 |
| 事故調査の経過 | 令和6年11月25日、本事故の調査を担当する主管調査官（函館事務所）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ったため、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 友笑丸、0.9トン HK3-130033（漁船登録番号）、個人所有 6.57m(Lr)×1.77m×0.75m、FRP ガソリン機関、60kW（動力漁船登録票による）、昭和57年9月 （写真1 参照） <div style="text-align: center;">  </div> 写真1 本船（現場調査時に撮影） |
| 乗組員等に関する情報 | 船長 73歳 二級小型船舶操縦士 免許登録日 平成28年4月22日 免許証交付日 令和3年3月1日 （令和8年4月21日まで有効） |
| 死傷者等 | 行方不明 1人（船長） |
| 損傷 | なし |
| 気象・海象 | 気象：天気 曇り、風向 北西、風速 約3m/s、視界 良好 海象：波高 約0.5m （気象及び海象は、本船と同じ漁業協同組合（以下「本件組 |

| | <p>合」という。)に所属する僚船(以下「僚船A」という。)の船長(以下「僚船船長A」という。)の観測値)</p> <p>本船が発見された場所から真方位020° 41km付近に位置する江差特別地域気象観測所の10月26日の観測値は、次のとおりであった。</p> <table border="1" data-bbox="724 392 1251 689"> <thead> <tr> <th rowspan="2">日時</th> <th colspan="2">風向及び風速</th> </tr> <tr> <th>風向</th> <th>風速(m/s)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>07:00</td> <td>東南東</td> <td>0.7</td> </tr> <tr> <td>08:00</td> <td>南西</td> <td>1.4</td> </tr> <tr> <td>09:00</td> <td>北西</td> <td>3.2</td> </tr> <tr> <td>10:00</td> <td>北北西</td> <td>1.8</td> </tr> </tbody> </table> <p>日出時刻：06時05分頃</p> | 日時 | 風向及び風速 | | 風向 | 風速(m/s) | 07:00 | 東南東 | 0.7 | 08:00 | 南西 | 1.4 | 09:00 | 北西 | 3.2 | 10:00 | 北北西 | 1.8 |
|---------------|--|---------|--------|--|----|---------|-------|-----|-----|-------|----|-----|-------|----|-----|-------|-----|-----|
| 日時 | 風向及び風速 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 風向 | 風速(m/s) | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 07:00 | 東南東 | 0.7 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 08:00 | 南西 | 1.4 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 09:00 | 北西 | 3.2 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 10:00 | 北北西 | 1.8 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <p>事故の経過</p> | <p>本船は、船長が1人で乗り組み、たら1本釣り漁の目的で、令和6年10月26日松前町江良漁港を出港した。</p> <p>僚船Aは、僚船船長Aが1人で乗り組み、たら1本釣り漁の目的で、26日05時35分頃に清部漁港西方沖の漁場に向けて同漁港を出港した。</p> <p>本件組合に所属する僚船(以下「僚船B」という。)は、船長(以下「僚船船長B」という。)が1人で乗り組み、たら1本釣り漁の目的で、06時30分頃に清部漁港を出港した。</p> <p>僚船船長Bは、12～13ノットの対地速力でB船を航行させていたところ、清部漁港から西方に約2.4海里(M)離れた海域で、06時40分頃にたら1本釣り漁を行っている本船を目撃した。</p> <p>僚船船長Aは、帰航中、09時30分頃に清部漁港西方沖で、本船を発見して船尾左舷側に近づいたところ、船長の姿が見えず、また、船外機が停止していたので、何かあったのではないかと思い、本船の船首を回って右舷側を見たが、船長の姿が見えなかった。</p> <p>僚船船長Aは、本船が無人の状態で漂流していることを、携帯電話で本件組合担当者及び僚船船長Bに連絡した。</p> <p>連絡を受けた本件組合担当者は、海上保安庁及び近隣の水難救難所へ本事故の発生を通報するとともに、本件組合の所属船に船長の搜索をさせた。</p> <p>本船は、僚船船長Bの操縦によって江良漁港に戻り、僚船Bは、本件組合所属の他の僚船によって清部漁港にえい航された。</p> <p>船長は、巡視船、僚船等によって搜索が行われたものの、発見されずに現在、行方不明となっている。</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>(1) 本船に関する情報</p> <p>船体中央付近より船尾寄りに操舵スタンドが配置されており、甲板上から船縁までの高さは、船首部が約51cm、操舵スタンド</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | |

付近が約36cm、船尾部が約59cmであった。

甲板上の幅は、船首部が約144cm、操舵スタンド付近が約43cm、船尾部が約162cmであった。

(図1、写真2 参照)

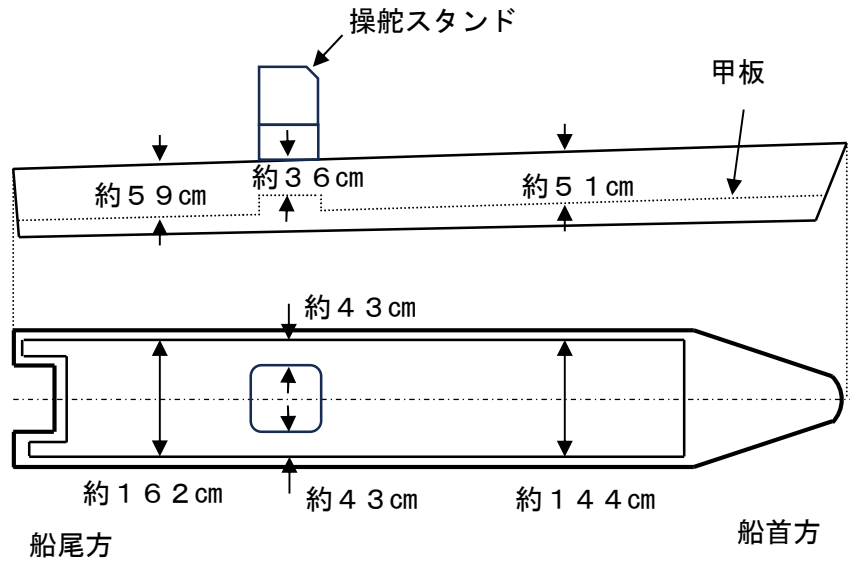


図1 本船の甲板の状況



写真2 船尾付近の状況 (現場調査時に撮影)

(2) 発見当時の本船に関する情報

本船は、釣り竿を取り付けるロッドホルダーが船尾両舷側に2か所、船首左舷側に1か所取り付けられ、発見当時、電動リール付きの釣り竿は、船尾両舷側のロッドホルダーに取り付けられ、右舷側のロッドホルダーに取り付けられた釣り竿の釣り糸が切れていた。(図2、写真3参照)

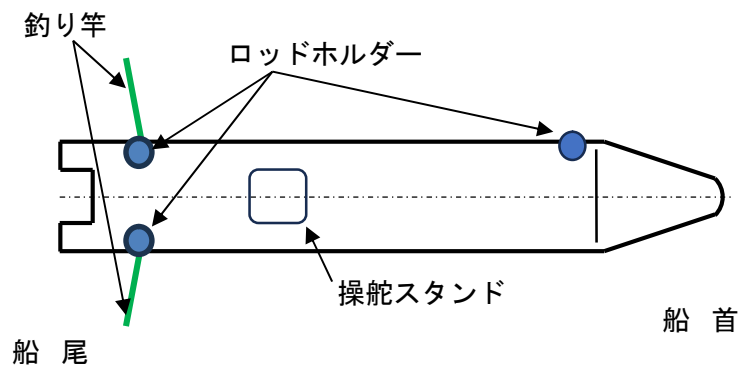


図2 発見当時の本船の状況（船体上方から）

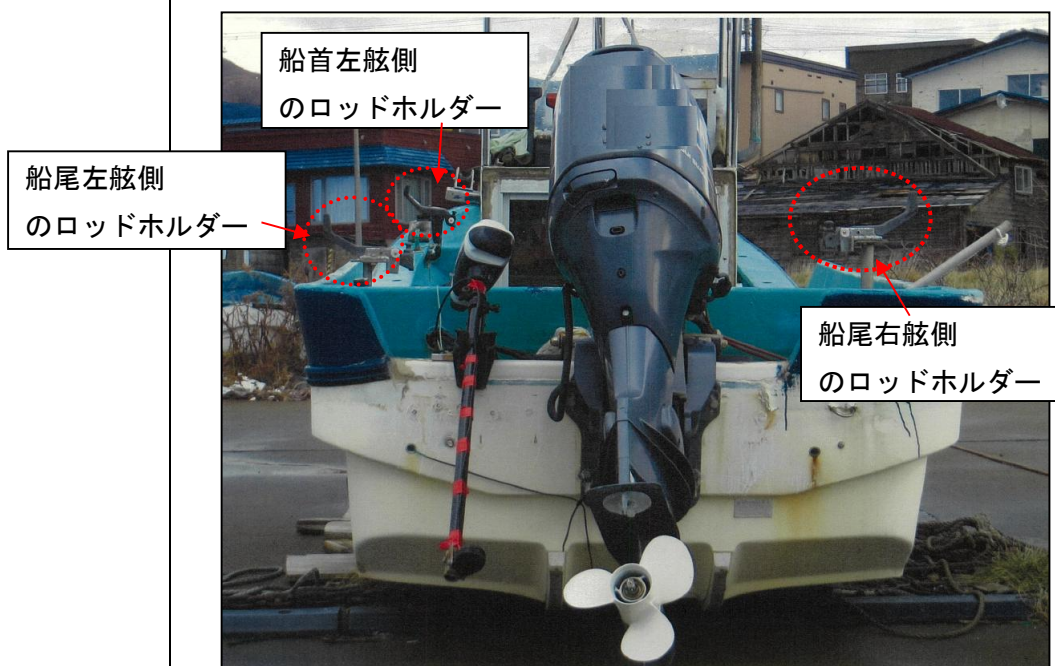


写真3 船尾から撮影（現場調査時に撮影）

僚船船長Bによれば、江良漁港に戻り、本船を陸揚げした際にはプロペラに釣り糸等が絡まっていなかった。

(3) 現場調査時の本船の状況

操舵スタンドの下部にある魚群探知機の電源スイッチがオンになっていた。（写真4参照）

操舵スタンド



魚群探知機の電源スイッチ



写真4 魚群探知機の電源スイッチの状況（現場調査時に撮影）

本船には、他船と衝突した痕跡はなかった。

(4) たら1本釣り漁に関する情報

船長は、ふだん、日出時刻頃に出港して、たら1本釣り漁を行っていた。

本船を含む地元の漁師は、水深100～200mの海域において、船外機を運転した状態で、クラッチ操作レバーを中立にして漂流し、潮流に流されては潮上り^{しおのぼ}*1を繰り返していた。

(5) 船長、救命胴衣等に関する情報

僚船船長Bは、前日に会った船長を見て、船長の体調に問題はないように感じた。

本船には、船尾付近に予備の救命胴衣が残っていたものの、船長がふだん着用していた救命胴衣はなかった。

本船が発見された際、携帯電話が船内に残っていた。

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

不明

不明

不明

船長は、行方不明となっている。

清部漁港西方沖において、06時40分頃に船長がたら1本釣り漁を行っているところを僚船船長Bによって目撃された後、09時30分頃に本船が無人の状態で漂流しているところを僚船船長Aによって発見されたことから、船長はこの間において落水したものと考えられる。

船長は、次のことから、切れた釣り糸がプロペラに絡まり、チルトアップして絡まった釣り糸を外した後、チルトダウンした際に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、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

*1 「潮上り」とは、漂流中、潮流によって船体が流された際、潮流と反対の方向に船体を移動させることをいう。

| | |
|--------------|---|
| | <p>らかにすることはできなかった。</p> <p>(1) 本船は、ふだん船外機を運転した状態で、クラッチ操作レバーを中立にしてからたら1本釣り漁を行い、潮流で流された場合はたら1本釣り漁を中断して潮上りを行っていた。しかし、本船が無人の状態で発見された当時、船外機はチルトダウンの状態で停止していた。</p> <p>(2) 本船発見時、船尾右舷側の釣り竿の釣り糸が切れていたが、プロペラには釣り糸等が絡まっていなかった。</p> |
| 原因 | <p>本事故は、清部漁港西方沖において、本船が操業中、船長が落水したことにより発生したものと考えられる。</p> |
| 再発防止策 | <p>今後の同種事故等の再発防止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、海上で船外機をチルトダウン又はチルトアップするなどの甲板上での作業を行う場合、低い姿勢でバランスを保って落水しないよう注意すること。 ・ 小型漁船の船長は、1人で乗り組み、操業を行う場合には、防水型の携帯電話又は防水パックに入れた携帯電話を常に身に着け、落水した際の連絡手段を確保しておくこと。 |

付図1 事故発生場所概略図

