

船舶事故調査報告書

令和6年10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 岡本 満喜子

| 事故種類 | 乗組員死亡 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|--|------|-------------|------------|------------|-------------|--|------|----|--|------|--|----|-------------|----|-------------|-------|--|------|-----|-----|----|-----|-------|--|------|----|-----|---|-----|-------|--|------|-----|-----|---|-----|-------|--|------|----|-----|-----|-----|
| 発生日時 | 不明（令和6年4月4日 07時30分ごろ～09時11分ごろまでの間） | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 発生場所 | 不明（静岡県沼津市静浦港） | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 事故の概要 | 漁船大上丸は、あおりいかしば漬け網漁の準備作業中、船長が落水して溺死した。 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 事故調査の経過 | 令和6年4月17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 大上丸、2.6トン S03-15659（漁船登録番号）、個人所有 7.90m (Lr) × 2.13m × 0.70m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数50、昭和53年1月8日 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 乗組員等に関する情報 | 船長 75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 昭和60年3月15日 免許証交付日 平成31年4月25日 (令和7年3月27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 船長発見場所の北北東方約7.8Kmにある三島特別地域気象観測所における観測値は、次のとおりであった。 <table border="1" data-bbox="587 1720 1385 2047"> <thead> <tr> <th rowspan="3">時刻</th> <th rowspan="3">項目</th> <th rowspan="3">気温 (°C)</th> <th colspan="4">風向・風速</th> </tr> <tr> <th colspan="2">平均</th> <th colspan="2">最大瞬間</th> </tr> <tr> <th>風向</th> <th>風速 (m/s)</th> <th>風向</th> <th>風速 (m/s)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>07:30</td> <td></td> <td>13.6</td> <td>東北東</td> <td>1.3</td> <td>北東</td> <td>1.9</td> </tr> <tr> <td>08:00</td> <td></td> <td>14.0</td> <td>静穏</td> <td>0.1</td> <td>東</td> <td>0.5</td> </tr> <tr> <td>08:30</td> <td></td> <td>14.4</td> <td>北北東</td> <td>1.1</td> <td>北</td> <td>2.1</td> </tr> <tr> <td>09:00</td> <td></td> <td>15.0</td> <td>南西</td> <td>0.6</td> <td>南南東</td> <td>1.4</td> </tr> </tbody> </table> | 時刻 | 項目 | 気温 (°C) | 風向・風速 | | | | 平均 | | 最大瞬間 | | 風向 | 風速 (m/s) | 風向 | 風速 (m/s) | 07:30 | | 13.6 | 東北東 | 1.3 | 北東 | 1.9 | 08:00 | | 14.0 | 静穏 | 0.1 | 東 | 0.5 | 08:30 | | 14.4 | 北北東 | 1.1 | 北 | 2.1 | 09:00 | | 15.0 | 南西 | 0.6 | 南南東 | 1.4 |
| 時刻 | 項目 | | | | 気温 (°C) | 風向・風速 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | 平均 | | 最大瞬間 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | 風向 | 風速 (m/s) | 風向 | | 風速 (m/s) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 07:30 | | 13.6 | 東北東 | 1.3 | 北東 | 1.9 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 08:00 | | 14.0 | 静穏 | 0.1 | 東 | 0.5 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 08:30 | | 14.4 | 北北東 | 1.1 | 北 | 2.1 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 09:00 | | 15.0 | 南西 | 0.6 | 南南東 | 1.4 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| | | | | | | | |
|---------------|---|-------|------|----|-----|----|-----|
| | <table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <td style="width: 25%;">09:30</td> <td style="width: 25%;">15.8</td> <td style="width: 25%;">南東</td> <td style="width: 25%;">1.2</td> <td style="width: 25%;">南東</td> <td style="width: 25%;">2.5</td> </tr> </table> <p>海象：海上 平穏</p> <p>静岡県水産・海洋技術研究所の観測データによれば、沼津の水温は、約16.4℃であった。</p> | 09:30 | 15.8 | 南東 | 1.2 | 南東 | 2.5 |
| 09:30 | 15.8 | 南東 | 1.2 | 南東 | 2.5 | | |
| <p>事故の経過</p> | <p>船長は、令和6年4月4日05時ごろ起床し、朝食をとった後、07時30分ごろ自宅から沼津市口野の本船係留場所へ車で向かい、同場所に到着した後、本船に乗り、同市口野の漁の資材等が保管されている作業小屋前の船着場に移動した。(図1参照)</p> <div style="text-align: center;">  </div> <p style="text-align: center;">図1 事故発生場所概略図 (国土地理院ウェブサイトの地理院地図(写真)を使用)</p> <p>その後、船長は、沼津市口野の護岸付近の海上において、船首を西方に向け機関が中立運転で漂泊中の本船付近で、救命胴衣未着用のうつ伏せの状態で見えているのを護岸にいた人に発見され、09時11分ごろ、付近にいた別の釣り人が110番通報を行った。</p> <p>船長は、警察からの連絡で駆けつけた消防により09時29分ごろ救助され、静岡県伊豆の国市所在の病院へ搬送され、医師により10時57分ごろ死亡が確認された。</p> <p>船長は、医師により、次のとおり検案された。</p> <p style="padding-left: 2em;">死亡推定時刻：4月4日09時ごろ</p> <p style="padding-left: 2em;">直接死因：溺水(発症から死亡までの期間：短時間)</p> <p>本船は、近隣に所在のマリーナ職員等により、係留場所に移動された。</p> | | | | | | |
| <p>その他の事項</p> | <p>(1) 船長の漁業経験、健康状態等</p> <p style="padding-left: 2em;">① 船長の家族によれば、次のとおりであった。</p> | | | | | | |

| | |
|--|--|
| | <ul style="list-style-type: none"> ・船長は、65歳まで漁業以外の仕事に従事しつつ、漁師である実弟の手伝いを行い、自身の漁業経験は約8年であった。 ・船長は、健康状態に問題なく、歩行に支障はなかったものの、年齢を考慮し、ふだんから漁業や畑仕事を1日2時間程度とし、おおむね午前中で作業を終えていた。 ・船長は、ふだんから心臓の負担軽減のための薬を1日1回、朝食後に服用し、立ち上がったときなどに立ちくらみの症状がみられることがあり、本事故当日も薬を服用していた。 ・本事故当日、船長に変わった様子は感じていなかった。 <p>② 船長が服用していた薬の説明書には、めまい・ふらつきがあらわれることがあるので、自動車の運転等危険を伴う機械の作業をしないように注意させることと注意事項が記載されていた。</p> <p>(2) あおりいかしば漬け網漁 静岡県水産資源課によれば、次のとおりであった。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・アオリイカを漁獲対象とする船びき網漁である。 ・ヤマモモや椎の木等の常緑樹の枝でアオリイカが産卵する粗朶^{そだ}*1礁を人工的に作り、産卵に来たアオリイカを網で囲み、粗朶礁は引き揚げず、アオリイカだけを引き寄せて漁獲する漁である。 ・漁業時期は、4月15日から8月31日とされていた。 <p>(3) 本船等の状況</p> <p>① 船長が発見された際の本船等の状況は、次のとおりであった。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・船体に損傷はなかった。 ・船尾部のブルワークから網が垂れており、網の先端は海面に浸か^ひっていなかった。 ・本船付近で、ブイとロープで結ばれた粗朶礁が見つかった。 <p>② 現場調査の結果、本船の状況は次のとおりであった。(写真1～4参照)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・落水時に船上へ復帰するための縄ばしごや固定ばしごの装備はなかった。 ・船尾端のブルワークは、甲板からの高さ約28cm、上端の幅約15cmで、海面からブルワーク上端までの高さは約67cmであった。(写真2参照) ・船尾部両舷のブルワークは、甲板からの高さ約43cm、上端の幅約10cmで、海面からブルワーク上端までの高さは約67cmであった。(写真2参照) |
|--|--|

*1 「粗朶」とは、刈り取った樹の枝のことをいう。

・操舵室左舷側の通路は、幅約40cm、操舵室前面構造物と船尾甲板との境付近の床に約20cmの段差があり、通路付近のブルワークは、甲板からの高さ約30cm、上端の幅約12cmであった。なお、操舵室右舷側の通路は、幅約20cmであった。

(写真3参照)

・船首部中央付近両舷のブルワークは、甲板からの高さ約32cm、上端の幅約12cmであり、海面からブルワーク上端までの高さは約80cmであった。(写真4参照)



写真1 本船



写真2 船尾甲板

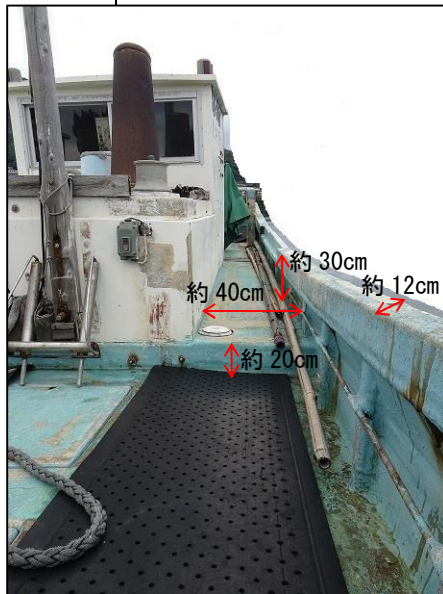


写真3 操舵室左舷側の通路

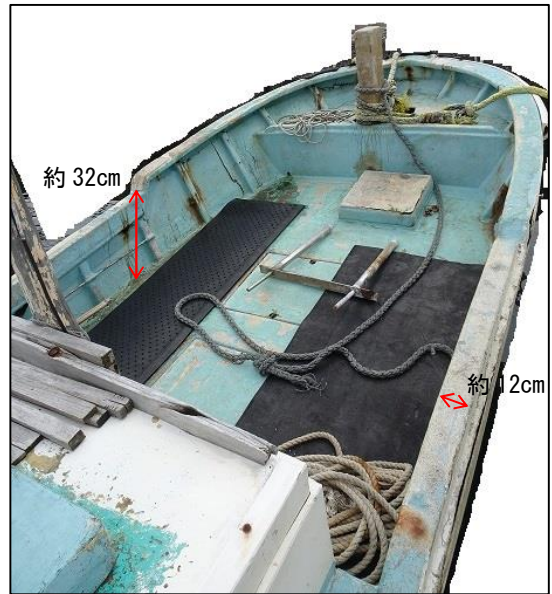


写真4 船首甲板

(4) 船長の準備作業の状況

- ① 船長が所属する漁業協同組合担当者は、船長が使用していた作業小屋には本船の網などの漁具が収められており、船長は漁期開始に向けて、粗朶礁や網を試していたのではないかと本事故後に思った。
- ② 船長の家族は、船長から漁の話は聞いていなかったものの、作業の遅れを気にしている様子であり、また、漁の準備作業の

| | |
|---|--|
| | <p>際、下を向くような姿勢から立ち上がることがあったのではないかと本事故後に思った。</p> <p>(5) 船長の服装等</p> <p>船長は、発見された際、ウインドブレーカー、ベスト、長袖シャツ及び作業ズボンを着用しており、靴は履いておらず、帽子は被っていなかった。</p> <p>船長は、ふだん、本船に乗船する際は、長靴を履いていた。</p> <p>船長の携帯電話は自宅に置かれていた。</p> <p>(6) 救命胴衣の着用</p> <p>船長は、発見された際、救命胴衣を着用しておらず、救命胴衣は本船内に置かれていた。</p> <p>船舶職員及び小型船舶操縦者法（昭和26年法律第149号）第23条の40第4項及び同法施行規則（昭和26年運輸省令第91号）第137条第1項第4号の規定により、本船の暴露甲板上においては救命胴衣を着用する必要があった。</p> <p>(7) 縄ばしごを使用した実験等</p> <p>運輸安全委員会事務局仙台事務所では、令和2年10月に「小型漁船に「縄ばしご」を装備しよう！」^{*2}と題する資料を発行し、この中では、同所職員が縄ばしごを使用した実験や縄ばしごを自作した事例のほか、小型漁船への固定はしごの設置例を紹介し、落水からの船上復帰の備えについて提案している。</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>なし</p> <p>船長の死因は、短時間での溺水であった。</p> <p>船長は、07時30分ごろ自宅を出て以降、09時11分ごろに沼津市口野の護岸付近の海上において発見されたことから、この間において落水して溺死したものと考えられる。</p> <p>本船は、沼津市口野の護岸付近において、風波共に穏やかな状況下、漂泊しながら、あおりいかしば漬け漁の準備作業中、船長が本船から水温約16.4℃の海面に落水したものと考えられる。</p> <p>本船は、発見された際、機関が中立運転の漂泊状態で、船尾部のブルワークから網が垂れており、本船付近でブイとロープで結ばれた粗朶礁が見つかったことから、船長が甲板上であおりいかしば漬け漁の準備作業を行っていたものと考えられる。</p> <p>船長は、次のことから、甲板上で体勢を崩すなどして落水した可能性があると考えられる。</p> |

*2 <https://www.mlit.go.jp/jtsb/bunseki-kankoubutu/localanalysis/02sendai/20201027sdanalysis.pdf>

| | |
|---------------------|---|
| | <p>(1) ふだんから心臓の負担軽減のための薬を服用しており、歩行に支障はなかったものの、立ち上がったときなどに立ちくらみの症状がみられることがあったこと。</p> <p>(2) 船長が服用していた薬には、めまい・ふらつきがあらわれることがあるので、自動車の運転等危険を伴う機械の作業をしないように注意させることと注意事項が記載されていたこと。</p> <p>(3) 自宅で朝食をとった後に、ふだんどおり薬を服用していたこと。</p> <p>(4) 漁期開始に向けて、粗朶礁や網の準備作業の際、下を向くような姿勢から立ち上がることがあった可能性があること。</p> <p>(5) 風波共に穏やかで、船体の動揺が発生することが考えにくい状況であったこと。</p> <p>(6) 本船の甲板からブルワーク上端までの高さは30～40cm程度であったこと。</p> <p>しかしながら、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らかにすることはできなかった。</p> <p>船長は、本船の暴露甲板上においては救命胴衣を着用する必要があったものの、救命胴衣を着用していなかったものと考えられる。</p> <p>船長は、本船上で粗朶礁や網の準備作業を行う際、携帯電話を携帯していなかったものと考えられる。</p> <p>本船は、海面から船首部及び船尾部のブルワーク上端までの高さが70～80cm程度であったことからすれば、本船に縄ばしごや固定ばしごが装備されていた場合、船長が次の行動や体勢をとることができ、海水に身体が浸かる時間や範囲を少なくし、また、海面上に顔を出す体勢で、本船上又は本船のそばで救助を待つことができた可能性があると考えられる。</p> <p>(1) 船上へ復帰する。</p> <p>(2) ブルワーク上に上半身をもたれる。</p> <p>(3) 縄ばしごや固定ばしごを保持し、海面上に顔を出す。</p> |
| <p>原因</p> | <p>本事故は、本船が、沼津市口野の護岸付近において、風波共に穏やかな状況下、漂泊しながら、あおりいかしば漬け漁の準備作業中、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、甲板上で体勢を崩すなど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、客観的な情報も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>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"> ・ 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。 ・ 小型船舶の乗船者は、万が一の落水に備え、携帯電話を防水ケー |

| | |
|--|--|
| | <p>スに入れて常に携行し、緊急時の連絡手段を確保しておくこと。</p> <ul style="list-style-type: none">・ 小型漁船に1人で乗り組む船長は、落水時に船上へ復帰するための縄ばしごや固定ばしごを船体に備えておくことが望ましい。 |
|--|--|