

## 船舶事故調査報告書

令和3年11月24日  
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決  
 委員 佐藤 雄二（部会長）  
 委員 田村 兼吉  
 委員 岡本 満喜子

事故種類	乗組員死亡
発生日時	不明（令和2年10月18日 07時05分ごろ～07時30分ごろの間）
発生場所	不明（北海道厚岸町大黒島南方沖）
事故の概要	漁船第二十三喜美丸は、無人の状態 <sup>きみ</sup> で西進しているところを発見され、船長が行方不明となり、後日、死亡認定された。
事故調査の経過	令和2年10月19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 第二十三喜美丸、7.23トン HK2-18487（漁船登録番号）、個人所有 11.96m(Lr)×2.62m×1.00m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数70、昭和54年4月21日
乗組員等に関する情報	船長 78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51年1月30日 免許証交付日 平成27年10月19日 (令和3年5月22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：05時00分 天気 晴れ、風向 南西、風力 2、視界 良好 06時00分 天気 晴れ、風向 西、風力 1、視界 良好 07時00分 天気 晴れ、風向 北西、風力 1、視界 良好 08時00分 天気 晴れ、風向 南西、風力 1、視界 良好 海象：波向 南西、波高 約2.0～3.0m、潮向 西、水温 約15℃
事故の経過	本船は、船長の自宅から徒歩約3～4分の距離にある北海道厚岸町厚岸港に係留されており、船長が、令和2年10月18日04時30

分ごろ自宅を出た後、1人で乗り組み、かれい刺し網漁の投網を行う目的で出港した。(写真1参照)



写真1 本船

船長は、06時15分ごろ、船長の家族からの投網作業の進捗状況を確認する電話に応え、約10～15分で漁場に着き、投網作業が終わったら連絡する旨を船長の家族に伝えた。

船長の家族は、07時30分ごろ、ふだん約40分で投網作業を完了させていた船長から連絡がないので、船長の安否が心配になり、船長の携帯電話に電話を掛けたところ、船長の携帯電話が電波の届かない場所にある旨のアナウンスを聞き、その後も何度か電話を掛けることを繰り返したが電話がつながらず、船長に連絡を取ることができなかった。

船長の家族は、近所の知人に船長が戻ってこないことを相談したところ、昼まで様子を見るよう助言されたので、電話を掛けることを繰り返しながら、船長の帰りを待った。

船長の家族は、12時00分ごろ、漁業協同組合（以下「漁協」という。）の職員に船長が戻ってこないことを相談した。

漁協は、本船が帰港していない旨の知らせを受けて本船の捜索に必要な人員を招集するなどの捜索準備に掛かり、14時12分ごろ漁協所属の船舶1隻及び僚船数隻による捜索を開始し、14時35分ごろ海上保安庁に船長と連絡が取れなくなった旨を通報した。

本船は、16時05分ごろ、北海道釧路町昆布森漁港南西方4海里（M）付近を約3～4ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で西進中のところを捜索にあっていた海上保安庁の回転翼航空機により発見された。

本船を捜索していた僚船は、16時12分ごろ、大黒島東南東方12M付近において、本船の漁具（刺し網40反）を発見し、同漁具を回収した。

本船は、16時43分ごろ巡視船で駆けつけた海上保安官により無

	<p>人の状態であること及び救命胴衣1着が操舵室に残されていることが確認された。</p> <p>船長は、僚船、海上保安庁の巡視船及び航空機等による捜索が行われたものの、発見されなかった。</p> <p>船長は、後日、死亡認定により死亡届が受理され、除籍された。 (付図1 事故発生場所概略図 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船の漁具は、僚船に発見された時、投網作業が完了した状態であった。</p> <p>本船の甲板から船縁頂部までの高さは、前部甲板が約55cm、船体中央部付近が約75cm、後部甲板が約80cmであった。(写真2～5参照)</p> <div data-bbox="764 674 1203 1205" data-label="Image"> </div> <p data-bbox="874 1218 1098 1249">写真2 前部甲板</p> <div data-bbox="708 1285 1264 2018" data-label="Image"> </div> <p data-bbox="772 2031 1198 2063">写真3 前部甲板より後方を望む</p>



写真4 後部甲板



写真5 右舷船尾

船長は、平成12年3月ごろから本船に乗船していた。

船長は、持病の治療薬を服用していたものの、04時30分ごろ船長の家族に自宅で見送られた時、ふだんと変わらず健康そうに見え、黒色のウィンドブレーカーの上下及び帽子を着用していた。

船長の携帯電話は、ふだん船長が首に掛けており、本事故後、本船から発見されなかった。

本船は、ふだん約10隻の僚船と共に出漁していたが、本事故発生日は日曜日であったので、僚船は出漁せず、単独で出漁した。

本船は、トイレが設置されていなかった。

漁協担当者は、本船の漁具が投網作業完了後の状態で僚船に発見されたので、本船が投網作業を終えて帰航中に船長が落水したのではないかと本事故後思った。

漁協担当者は、僚船船長らが、ふだん、約10knの速力で航行し、用を足す際に船体動揺を抑える目的で減速することがあり、本船が約3～4knの速力で航行しているところを発見されたので、船長が用を足す目的で減速したのではないかと本事故後に思った。

漁協担当者は、本船に船長のものと思われる救命胴衣が残されてい

	<p>たので、船長が、用を足す際、救命胴衣を脱ぎ、体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><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>不明</p> <p>船長は、行方不明となり、後日、死亡認定された。</p> <p>本船は、大黒島南方沖を西進中、船長が落水したものと推定される。</p> <p>船長は、06時15分ごろ船長の家族が携帯電話で通話した際に約10～15分後に漁場に到着する旨を話したこと、本船の漁具が投網完了後の状態であったこと、及び、ふだん投網に要する時間が約40分であったことから、07時05分ごろ以降に落水したものと考えられる。</p> <p>船長は、ふだん首から携帯電話を掛けており、07時30分ごろ船長の家族が電話を掛けた際、船長の携帯電話が電波の届かない場所にあったことから、07時30分以前に落水したものと考えられる。</p> <p>船長は、ふだん約10knの速力で航行する本船が約3～4knの速力で航行していたこと、僚船船長らが用を足す際に減速することがあったこと、及び船長のもと思われる救命胴衣が船内に残されていたことから、用を足す際、救命胴衣を脱ぎ、体勢を崩して落水した可能性があるものと考えられるが、目撃者がおらず、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、本船が大黒島南方沖を西進中、船長が落水したことにより発生したものと推定される。</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>・ 小型船舶の乗船者は、暴露甲板では常に救命胴衣を着用すること。</li> <li>・ 小型漁船の乗船者は、持ち運び可能な簡易トイレを搭載することが望ましい。</li> <li>・ 小型漁船は、単独で出漁することを可能な限り避け、僚船と共に出漁することが望ましい。</li> </ul>

付図1 事故発生場所概略図

