

船舶事故調査報告書

令和4年1月12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	乗組員行方不明
発生日時	不明（令和2年11月18日 08時00分ごろ～09時00分ごろの間）
発生場所	北海道興部町沙留漁港北方沖 沙留港東防波堤灯台から真方位000° 8.0海里（M）付近 （概位 北緯44° 33.7′ 東経143° 13.9′ 付近）
事故の概要	漁船第八幸栄丸は、無人の状態で漂流しているところを発見され、船長が行方不明となった。
事故調査の経過	令和2年11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 第八幸栄丸、7.9トン HK2-20869（漁船登録番号）、個人所有 12.90m（Lr）×3.34m×1.00m、FRP ディーゼル機関、205.95kW、昭和59年8月16日 第200-41193号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 60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6年3月18日 免許証交付日 平成31年1月21日 （令和6年3月17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～東、風力1、視界 良好 海象：波高 1.0m以下、海流（宗谷暖流）の流向 南東、水温 約7℃
事故の経過	本船は、船長（以下「本船船長」という。）が1人で乗り組み、たこ箱漁を行う目的で、令和2年11月18日06時20分ごろ沙留漁港を出港するところを魚市場の職員により目撃された。（写真1参照）



写真1 本船

本船は、07時00分ごろ沙留漁港北北西方3.2M付近の漁場（以下「漁場A」という。）で操業しているところを僚船（僚船A）船長により目撃された。

本船船長と親しい僚船（以下「僚船B」という。）船長は、漁場A付近で操業中、07時40分ごろ沙留漁港北北西方4.6M付近を沖に向けて北進中の本船と思われる船舶を見掛けた後、前日に本船船長が沙留漁港北方8.0M付近の漁場（以下「本件漁場」という。）で操業する旨を話したことを思い出した。

僚船B船長は、一旦操業を終え、本船の近くで操業を再開する目的で、本件漁場に向けて移動を開始した。

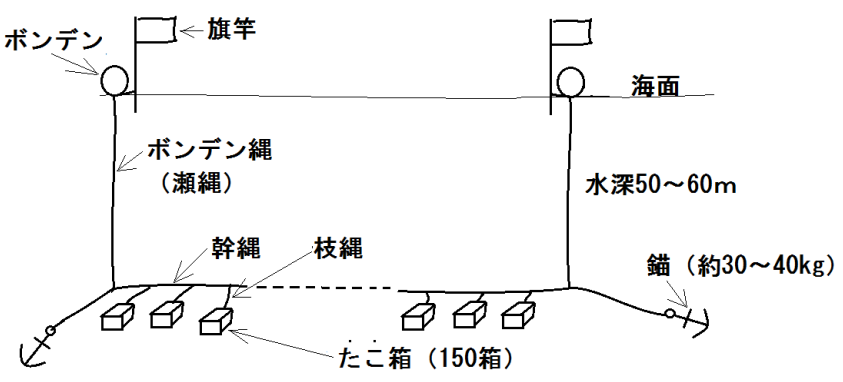
別の僚船（以下「僚船C」という。）乗組員は、本件漁場付近で操業中、本件漁場に本船と思われる船舶を見掛けた。

僚船B船長は、09時00分ごろ本件漁場付近に到着したものの本船を見掛けず、本件漁場付近で操業した後、11時00分ごろ沙留漁港に帰港した。

僚船B船長は、本件漁場に本船がいなかったことに加え、ふだん12時00分には帰港していた本船が帰港していなかったため、本船船長の安否が心配になり、12時00分ごろ、携帯電話及び無線機で本船船長の呼び出しを試みたものの応答を得られず、漁業協同組合（以下「漁協」という。）にその旨を伝えた。

漁協は、操業中の僚船（以下「僚船D」という。）船長に本船の捜索を依頼した。

本船は、12時30分ごろ、沙留漁港北東方5.7M付近を無人の

	<p>状態で漂流中のところを僚船D船長により発見され、付近で操業していた僚船C乗組員が移乗して操縦し、沙留漁港に帰港した。</p> <p>漁協は、僚船D船長から本船が発見されたものの無人の状態であった旨の連絡を受け、すぐに漁協所属の18隻の漁船に本船船長の搜索を依頼し、12時55分ごろ海上保安庁に本船船長が行方不明となっている旨を通報した。</p> <p>本船船長は、僚船、海上保安庁所属の巡視船及び航空機等による搜索が行われたものの、発見されず、行方不明となった。</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>本船船長は、昭和49年ごろから漁船に乗り組み、平成31年ごろから本船に乗船していた。</p> <p>本船船長は、出港するところを目撃された時、黒色のカッパの上下を着用していた。</p> <p>本船には、救命胴衣1着が残されていた。</p> <p>本船船長が使用していた漁具は、幹繩と称するロープ(合成繊維製、直径約1.5~1.8cm)1本に150箱のたこ箱を取り付けて海底にはわせ、同幹繩を海底に固定する目的で幹繩の両端にそれぞれ錨(重量約30~40kg)を取り付け、幹繩の両端の位置を海面上に示す目的で、同幹繩の両端にボンデン繩と称するロープ(合成繊維製、直径約1.5~1.8cm)をそれぞれ取り付け、同ボンデン繩により幹繩の両端と海面上のボンデン及び旗竿とをつないでいた。(図1、図2参照)</p>  <p>図1 船長が使用していた漁具(全体)</p>

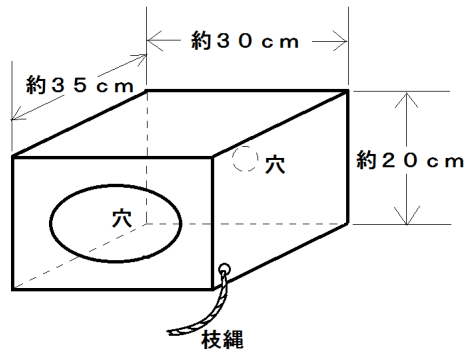


図2 船長が使用していた漁具（たこ箱）

本船船長が行っていたたこ箱漁は、毎年9月末に漁具を漁場に設置し、流氷が出現する12月までの間、数日に1回、たこ箱を船上に揚げて漁獲後、同たこ箱を海底に戻すものであった。

たこ箱を船上に揚げる手順は、ボンデン縄を、前部甲板右舷から船内に引き入れ、前部甲板左舷に設置したウインチに導いて巻き、同ボンデン縄に続いて海面上に上がった幹縄を前部甲板右舷舷側及び後部甲板右舷舷側にそれぞれ取り付けたローラに掛け、本船をゆっくり前進させ、海面上に上がったたこ箱を本船に取り込むものであった。

（図3参照）

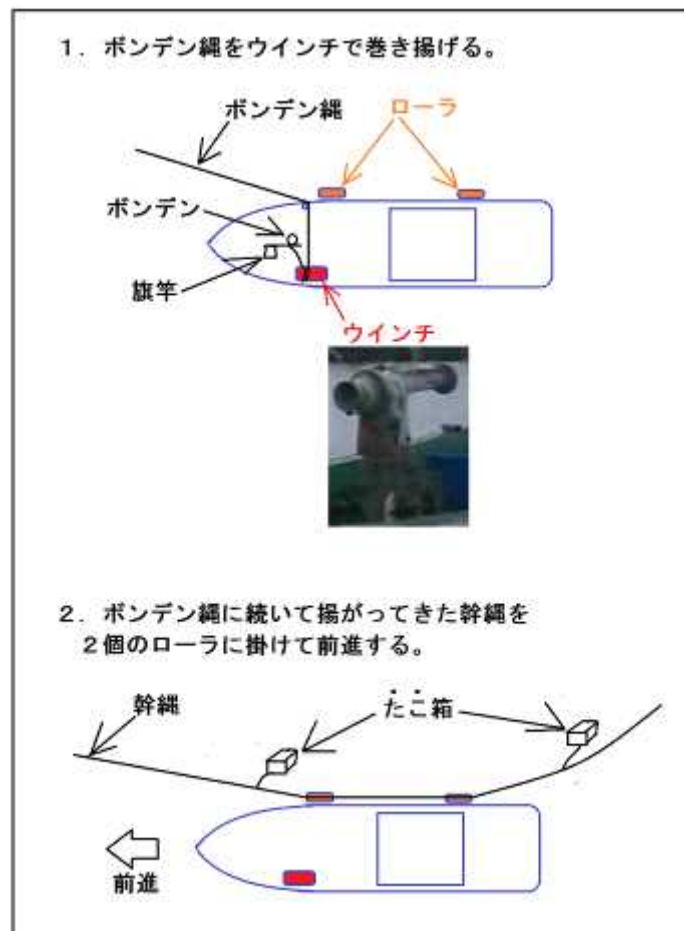


図3 幹縄を本船ローラに掛ける作業

	<p>たこ箱漁を行う本船船長及び僚船船長らは、自船が海潮流により圧流される状況下でボンデン縄を手でつかんでウインチに導く際、1人で行おうとするとボンデン縄に引かれる力で体勢を崩して落水する不安があったので、ふだん2人以上で作業に当たっていた。</p> <p>本船船長は、本事故前、一緒に乗り組む予定であった知人から急用で乗船できなくなったことを知らされた際、本事故の数日前に1人で操業することができたので1人でも大丈夫という旨を同知人に話した。</p> <p>僚船船長らは、本船が、幹縄を各ローラに掛けた後であれば、錨泊と同様の状態となり、漂流することは考えにくいので、本船船長が、ボンデン縄をウインチに導く作業を行っていた時に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>海図（W1039）によれば、本件漁場から漂流中の本船が発見された場所に向けて引いた直線の方角と同直線付近の宗谷暖流の流向は、ほぼ同方向であった。</p> <p>本船は、ふだん、漁場Aから本件漁場に約30分で移動していた。</p> <p>本船船長及び僚船船長らは、ふだん、幹縄を各ローラに掛ける作業に約1時間を要した。</p> <p>漁協は、僚船船長からの情報、及び、ふだんの本船の作業状況等により、発生時刻を08時00分ごろ～09時00分ごろ、発生場所を本件漁場付近と推定した。</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>不明</p> <p>本船船長は、行方不明となった。</p> <p>本船は、本船船長が本件漁場で操業する旨を僚船B船長に話していたこと、本船と思われる船舶が本件漁場に向けて北進しているところを目撃されたこと、本件漁場で本船と思われる船舶が目撃されたこと、本件漁場から漂流中の本船が発見された場所に向けて引いた直線の方角と宗谷暖流の流向がほぼ同じであったことから、本件漁場で操業中、本船船長が落水したものと考えられる。</p> <p>本船は、ふだん漁場Aから本件漁場までを約30分で移動していたことから、ふだんの速力（対地速力、以下同じ。）を推算すると約10.4ノット（kn）となり、本事故発生前も約10.4knの速力で北進した可能性があると考えられる。</p> <p>本船は、本船の速力及び07時40分ごろ北進中の本船と思われる船舶が目撃された場所から本件漁場までの距離により本件漁場の到着時刻を推算すると、08時00分ごろ本件漁場に到着した可能性があると考えられる。</p>

	<p>本船は、09時00分ごろ本件漁場に到着した僚船B船長が本船を見掛けなかったことから、09時00分以前に、本船船長が落水し、漂流を始めた可能性があると考えられる。</p> <p>本船船長は、操業中、ふだん2人でウインチに導いていたボンデン縄を1人で導こうとした際、体勢を崩して落水した可能性があると考えられるが、目撃者がいないことから、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>
原因	<p>本事故は、本船が、沙留漁港北方沖において、操業中、本船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"> ・ たこ箱漁を行う船長は、2人以上を乗り組ませること。 ・ 小型船舶の乗船者は、^{ばくろ}暴露甲板では常に救命胴衣を着用すること。 ・ 小型船舶の所有者は、落水者が発生した時に備え、落水者が自力で本船に上がることができるように、舷側にはしごを設置することが望ましい。

付図1 事故発生場所概略図

