

船舶事故調査報告書

令和5年5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	令和4年12月3日 09時15分ごろ～09時24分ごろの間 (死亡時刻：12月3日10時31分)
発生場所	北海道利尻町 ^{りしり} 鴛泊港 ^{おしどまり} 北西方沖 鴛泊灯台から真方位267°640m付近 (概位 北緯45°14.8′ 東経141°13.4′)
事故の概要	漁船第8天日丸 ^{てんび} は、たこ ^{かま} 鉤漁の操業中、船長が落水して溺死した。
事故調査の経過	令和4年12月7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 第8天日丸、0.3トン HK3-109598（漁船登録番号）、個人所有 6.03m(Lr)×1.14m×0.36m、FRP ガソリン機関、船外機、7.2kW（漁船法馬力数30）、昭和63年6月10日
乗組員等に関する情報	船長 79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50年9月5日 免許証交付日 令和2年8月11日 (令和8年1月30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、風向 西、風力 5、視界 良好 海象：海上 平穏、水温 約10℃
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、令和4年12月3日06時40分ごろたこ漁（たこ鉤漁）を行う目的で鴛泊港内の定係地（斜路）から出航し、同港の北西に位置する‘北海道利尻町鴛泊栄町の海岸から20m付近の深さ数mの浅瀬’（以下「本件海域」という。）で操業を始めた。 本船が出航する姿を見送った僚船（以下「僚船A」という。）の船長は、06時50分ごろ出航し、鴛泊港の防波堤付近等で複数の僚船

	<p>と共にたこ漁を始めていた。</p> <p>‘本件海域を望む海岸に住む者’（以下「目撃者」という。）は、夫と共に本件海域を眺望できる2階の部屋に居て、同室の窓越しに本船がふだんどおりに操業していることを認めた。</p> <p>目撃者は、しばらくして再び海を眺めていたところ、09時15分ごろ船長が突然、右舷船首付近から座ったような姿勢のまま頭から海に落水したのを目撃し、驚いて夫に伝えた。</p> <p>目撃者の夫は、直ちに落水の発生を所属する漁業協同組合（以下「漁協」という。）に通報するとともに、自宅付近の斜路に上架中の自身が保有する漁船を出動させる準備を行ったものの、間もなくして僚船Aが来援したことを知り、出動を待機した。</p> <p>漁協担当者は、海上保安部に通報するとともに、多数の僚船が付近で出漁中と推測し、水難救難所員でもある僚船A船長に携帯電話で本件海域の位置等を連絡して救助要請を行った。</p> <p>僚船A船長は、直ちに操業をやめて航行を開始した後、前方を航行する別の僚船（以下「僚船B」という。）の船長に支援を求め、2隻で本件海域に向かった。</p> <p>僚船A船長は、本件海域に近づき、本船が無人の状態で見かねて浮かんでいることを認め、自船を本船付近に進めると、本船船長が本船の右舷水面で船縁に右腕を掛けて左顔面を水面下に漬け、意識を失って呼吸をしていない状態で浮かんでいることを知り、僚船B船長と共に救助を開始し、09時24分ごろ本船船長を僚船Aに収容した。</p> <p>漁協担当者は、僚船A船長から鵜泊港に向けて航行を開始した旨の電話連絡を受けた後、118番通報及び119番通報を行った。</p> <p>船長は、09時35分ごろ僚船Aが鵜泊港の岸壁に到着した頃、ほぼ同時に到着した救急車の救急隊員に引き渡されて心肺蘇生が開始されるとともに病院へ搬送され、09時53分同病院に到着したものの、10時31分蘇生に至らず死亡が確認され、溺水肺の症状を認めて死因が溺水と検案された。</p> <p>漁協担当者は、船長が病院に向かったのを確認した後、僚船Bが本船をえい航するに当たり、別の僚船の船長に支援を求め、両船により本船がえい航されて鵜泊港に戻った際、本船船長がたこ数杯を捕獲していたことを確認した。</p> <p>（付図1 事故発生場所概略図 参照）</p>
その他の事項	<p>本船は、鵜泊港付近の磯で「いそまわり」と称される採介藻漁業を営むに適した船型を有する小型漁船（磯船）であり、操業中、船尾に装備された（推進用）船外機を停止し、右舷中央付近に装備された電動小型船外機（以下「エレキ」という。）で船の位置を調整するものであったが、船長が発見された時、両船外機が停止していた。</p> <p>いそまわり（たこ漁）に出漁する船長は、右舷船首付近で操業を行</p>

い、左手に漁具（たこ鉤棒）、右手にエレキの操縦ハンドルをそれぞれ持ち、上半身を舷外に乗り出しながら海に浮かべた箱めがねを口で啜（くわ）えるなどした状態で、エレキの操縦とともに箱めがね越しに海底を搜索し、たこを見付け次第、たこ鉤で引っ掛けて捕獲していた。

船長は、救助された時、防寒着に加えてカッパ（上下）の着用とともに黄色の作業用救命衣を着用しており、前面のチャックも確実に閉められていた。

船長は、生活や操業に影響が出るような持病がなく、本事故発生当日の朝も体調不良等を訴えておらず、ふだんどおりに弁当（たずさ）を携えて車で定係地に向かっていた。

船長の家族は、本事故後、本件海域に面する海岸（おもむ）に赴き、目撃者等から話を聞いたところ、本事故発生当時、本件海域では時折、磯波のような高い波が生じるとともに、複雑な波が立っていたことを知った。

僚船A船長は、自身が落水した経験がないものの、自船でたこ漁を操業中、船体（乾舷）が右舷側に約10cm沈みこんでいる（約10度の傾き）ので、少し大きな波を舷側方から受ければ船体の傾きが更に大きくなって、落水する可能性があるのではないかと推定した。

（図1参照）

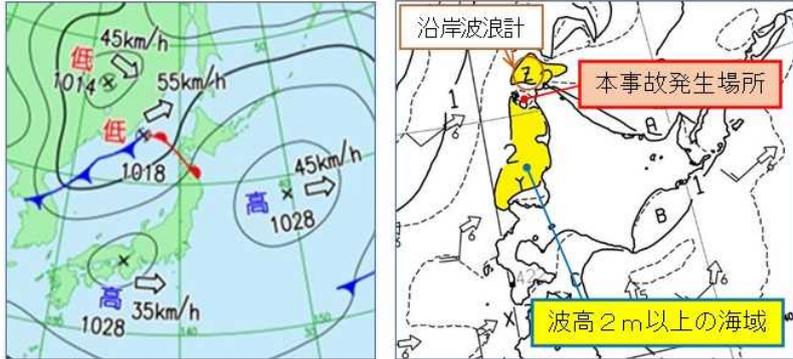


図1 たこ漁操業中の船体及び漁業従事者の姿勢（イメージ図）

海上保安部の担当官は、鴛泊港で本船を検分した結果、何かにぶつかったような形跡が無いことを確認し、関係者からの証言等から、船長が操業中、バランスを崩して落水した可能性が高いと推定した。

水難事故に関する分析を行った機関による文献では、誤って鼻から水を吸って耳管を通して内耳に浸入した際、強い目眩（めまい）や吐き気を覚えて水没するなどし、一時的な平衡機能の失調や意識喪失等を発症して溺水し、ほぼ瞬間的に発症することから周囲に気付かれることなく重篤な事態に発展することが多いとの記述がある。

気象庁の観測によれば、本事故発生当時、北海道西方を約55 km/h

	<p>で北東進する発達中の低気圧が利尻島付近に近づいており、事故発生現場から北北西約30海里に設置された沿岸波浪計（計測地点Z『宗谷海峡』）では既に波高約2mを記録していた。（図2参照）</p>  <p>両図とも令和4年12月3日09時00分時点、気象庁公表図を加工</p> <p>図2 本事故発生当時の天気図及び沿岸波浪図（抜粋）</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 なし 不明</p> <p>船長の死因は、溺水であった。</p> <p>船長は、本件海域において本船に乗船して操業中、12月3日09時15分ごろ落水し、09時24分ごろ僚船船長により救助されるまでの間に溺水して死亡したものと推定される。</p> <p>目撃者の情報によれば、船長は、09時15分ごろ利尻町鴛泊栄町の海岸から20m付近の海域で落水したものと推定される。</p> <p>船長は、北海道西方沖を発達中の低気圧が接近する状況下、箱めがねを用いてたこ漁の操業中、上半身を舷外に乗り出し過ぎた、又は船体が磯波のような複雑な波形の波に揺さぶられるなどした際、姿勢を崩したものの体勢を十分に立て直すことができなかつたことから、落水して溺水し、死亡した可能性があると考えられる。</p> <p>船長は、救命胴衣を正しく着用していたにもかかわらず、顔面左半分が水没した状態で発見されていたことから、落水した際、鼻から水を吸ったことに起因して一時的な平衡機能の失調や意識喪失等を発症し、辛うじて右腕で本船の舷側に掴まることのできたものの顔を十分に浮かせることができず、溺水に至った可能性があると考えられるが、船長が本事故で死亡しており、落水した主因や溺水に至った経緯等を詳しく調査することができなかつた。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、北海道西方沖を発達中の低気圧が接近する状況下、船長が、箱めがねを用いてたこ漁の操業中、上半身を舷外に乗り出し過ぎた、又は船体が磯波のような複雑な波形の波に揺さぶられるなどした際、姿勢を崩したものの体勢を十分に立て直すことができなかつた</p>

	<p>め、落水して溺水したことにより発生した可能性があると考えられる。</p>
<p>再発防止策</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"> ・ 船体が傾斜したり動揺したりしやすい小型漁船の乗船者は、操業中、必要以上に舷外に身を乗り出すなど、船体の傾斜を増大させるような行動を取らないこと。 ・ 磯辺で操業を行う漁業従事者は、発達した低気圧が近づいている場合、操業する磯が平穏に見えても、時折うねり等が磯に入り込んで磯波と共に複雑な波形の波が生じることがあるので、慎重に操業を行い、必要に応じて操業を見送ること。 ・ 小型漁船の船長のうち後期高齢者は、船体が大きく動揺した際などへの対応能力が低下している可能性があることを十分に認識して乗船するとともに、単独での乗船を控えるか、僚船と行動を共にして互いに見守りながら操業を行うことが望ましい。 ・ 漁業協同組合は、磯船での落水事故が多発していることを踏まえ、主因の一つである船体の傾斜過大を防ぐべく、舷外補助浮体（例；養殖設備用フロートの流用等）の設置、又は箱めがねの固定を検討することが望ましい。

付図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を使用