

船舶事故調査報告書

令和6年6月5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5年5月9日 04時45分ごろ～10時18分ごろまでの間）
発生場所	不明（北海道森町 ^{まきわら} 砂原漁港東方沖）
事故の概要	漁船第二真和丸は、無人の状態 ^{しんわ} で旋回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5年5月11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 第二真和丸、4.36トン HK3-87935（漁船登録番号）、個人所有 10.44m(Lr)×2.55m×0.72m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数50、昭和56年5月17日
乗組員等に関する情報	船長 59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3年11月8日 免許証交付日 令和4年1月11日 (令和9年3月28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 晴れ、風向 南西、風力 4、視界 良好 海象：波向 南西、波高 約0.5m、海面水温 約7℃
事故の経過	船長は、令和5年5月9日03時50分ごろ、自家用車を運転して自宅を出発し、約900mの距離にある砂原漁港に向かった。 本船及び僚船約60隻は、04時45分ごろ、海底のなまこを桁網（先端に八尺と呼ばれる砂泥を掻き起こす目的の鋼製爪が付いた袋網）で採取するなまこ桁網漁の目的で、05時30分から10時30分までの間に行われる操業時間に合わせて、砂原漁港から一斉に出港した。 僚船船長は、砂原漁港の東方5海里（M）付近を航行中、なまこ桁

網漁のえい網速力である、約2ノット (kn) の速力 (対地速力、以下同じ。) で、約15mの旋回半径により右旋回を続ける本船を見掛け、不審に思って接近したところ、船内に人影がなく、無人の状態であることを知った。

僚船船長は、本船を見掛けた後、5～10分くらいしてから、別の僚船船長に携帯電話で事態を知らせ、電話を受けた別の僚船船長は、‘本船及び僚船が所属する漁業協同組合’ (以下「漁協」という。) に携帯電話で連絡を取り、連絡を受けた漁協職員が10時18分ごろ海上保安部に本事故の発生を通報した。

本船は、他船が設置したボンデン (浮標) のロープに桁網が絡み、同ボンデンを中心として、本船の前部甲板に設置された油圧ワーピングドラム (以下「ワーピングドラム」という。) から延びるえい網索を半径とした円を描いて、約2knの速力で右旋回を続けている状態であり、別の僚船乗組員が移乗して絡みを解いた上、同人が操船して砂原漁港に帰港した。(図1参照)

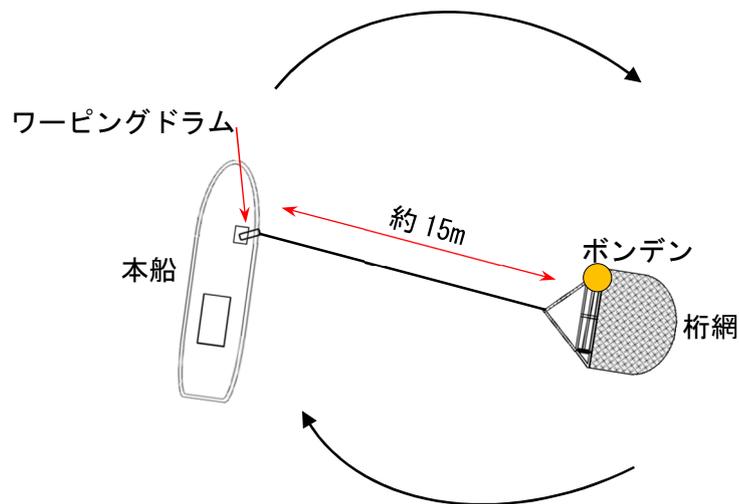


図1 発見時の本船の状況

船長は、海上保安庁 (巡視艇3隻、ヘリコプター1機) 及び僚船により捜索が行われたものの、発見されずに行方不明となり、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、写真1 本船の状況 参照)

その他の事項

(1) 船長の漁業経験、健康状態等

- ① 船長は、砂原漁港を基地として、なまこ桁網漁及びほたて桁網漁の経験が約25年あり、同漁の漁期以外は、別の中型漁船に乗り組んでいた。
- ② 船長は、持病があるものの、操業に影響するものではなく、本事故当日、自宅を出た際に、ふだんと変わった様子は見られなかった。
- ③ 船長は、漁協の指導に従って、ふだん操業時に救命胴衣を着

用していた。

(2) 本船の概要

- ① 本船は、船体ほぼ中央に機関室囲壁と一体化になった操舵室を有しているほか、前部甲板にも舵輪及び機関操縦レバーがあって、双方から操船可能であり、舵輪の右舷側にはワーピングドラムが装備されているほか、ワーピングドラムの船首側には、GPSプロッターが収められた鉄製箱（以下「本件鉄箱」という。）が設置されていた。（図2参照）

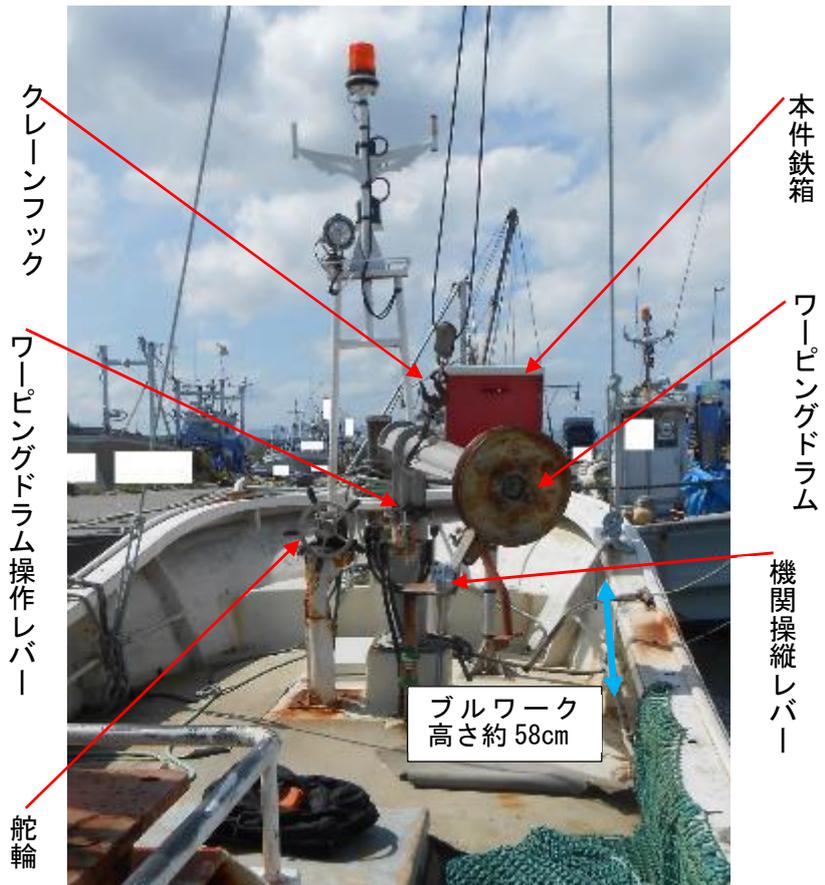


図2 前部甲板の状況

- ② 甲板上からのブルワーク高さは、ワーピングドラム横で約58cm、操舵室横で約45cm、船尾中央で約56cmであった。
- ③ 本船には、落水時に船上に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。

(3) なまこ桁網漁の投網手順等

- ① 本船が発見された海域は、水深が約20m、底質が砂でえい網中の桁網が引っ掛かるような岩等がなく、なまこ桁網漁の漁場の一つであった。
- ② なまこ桁網漁の投網からえい網に至る手順は、機関室囲壁付近に装備されたクレーンを使用して、ワーピングドラムにえい網索（合成繊維製、太さ約16mm）を繫いだ桁網を右舷ブル

ワーク上に置き、人力で本船右舷方の海中に桁網を投入した後、船体を前進させて、えい網索を船尾ブルワーク上に設けられた溝（以下「本件溝」という。）に通し、2kn程度の速力でえい網するものである。（図3参照）

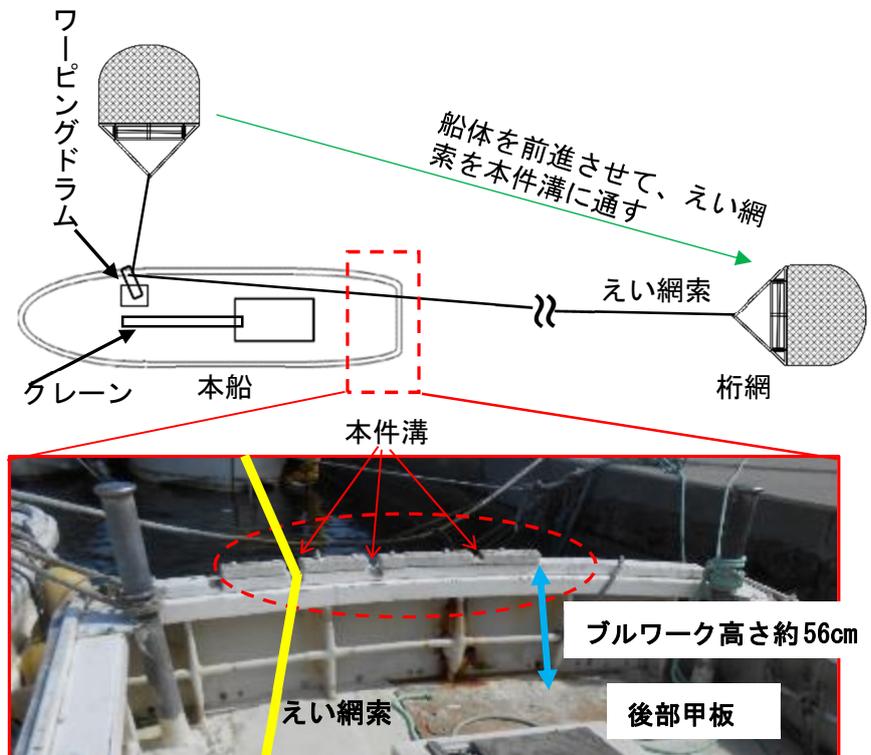


図3 えい網時の状況

(4) 発見された本船の状況

- ① ワーピングドラムに繋がれたえい網索は、右舷ブルワーク越しに海中に延びており、本件溝を通っていなかった。
- ② 本件鉄箱の中には携帯電話が、また、甲板上に置かれたバケツには、なまこ約10本が残されていた。
- ③ 外板等に他船と衝突した痕跡はなかった。

(5) 僚船船長（第一発見者）からの情報

- ① 僚船船長が使用している漁船は本船とほぼ同じトン数であり、事故当日は風が少しあるものの、波はほとんどなく、操業中にふだんより船体動揺が激しいようには感じなかった。
- ② 僚船船長は、自身が操業中にえい網索を足に引っ掛けて落水しそうになった経験があるので、本事故時も同様の状況であったのではないかと本事故後に思った。

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

不明
不明
不明

<p>判明した事項の解析</p>	<p>船長は、行方不明となり、後日、死亡認定された。</p> <p>船長は、本船が04時45分ごろ砂原漁港から出港し、その後、砂原漁港の東方5M付近で無人の状態に旋回しているところを僚船に発見され、10時18分ごろ漁協職員によりその旨が海上保安部に通報されていることから、この間に落水して行方不明となったものと考えられる。</p> <p>本船は、発見されたとき、ワーピングドラムに繋がれたえい網索が右舷ブルワーク越しに海中に延び、本件溝を通過していなかったこと、及び前進中であったことから、船長は、本船右舷方の海中に桁網を投入した後、えい網索を船尾方に回し、本件溝に通そうとして船体を前進させた際、えい網索が体に引っ掛かるなどして落水した可能性があると考えられるが、船長が行方不明となり、本事故発生を目撃した者がおらず、落水に至る状況を明らかにすることはできなかった。</p> <p>船長は、落水後も本船が前進を続け、また、携帯電話を本件鉄箱に入れたままであったことから、船上に復帰することも、携帯電話を使用して要救助の連絡を取ることもできなかったものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、砂原漁港東方沖において、なまこ桁網漁の操業中、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> <p>船長は、本船右舷方の海中に投入した桁網のえい網索を本件溝に通そうとして船体を前進させた際、同索が体に引っ掛かる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、船長が行方不明となり、客観的情報も十分に得られなかったことから、落水に至る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"> ・ 漁船の乗組員は、投網等の漁労作業を行う際、えい網索や網の動きに注意を払い、同索等を体に引っ掛けることのないよう作業すること。 ・ 小型漁船に1人で乗り組む船長は、防水パックに入れた携帯電話を常に身に付け、落水時の連絡手段を確保すること。

付図1 事故発生場所概略図

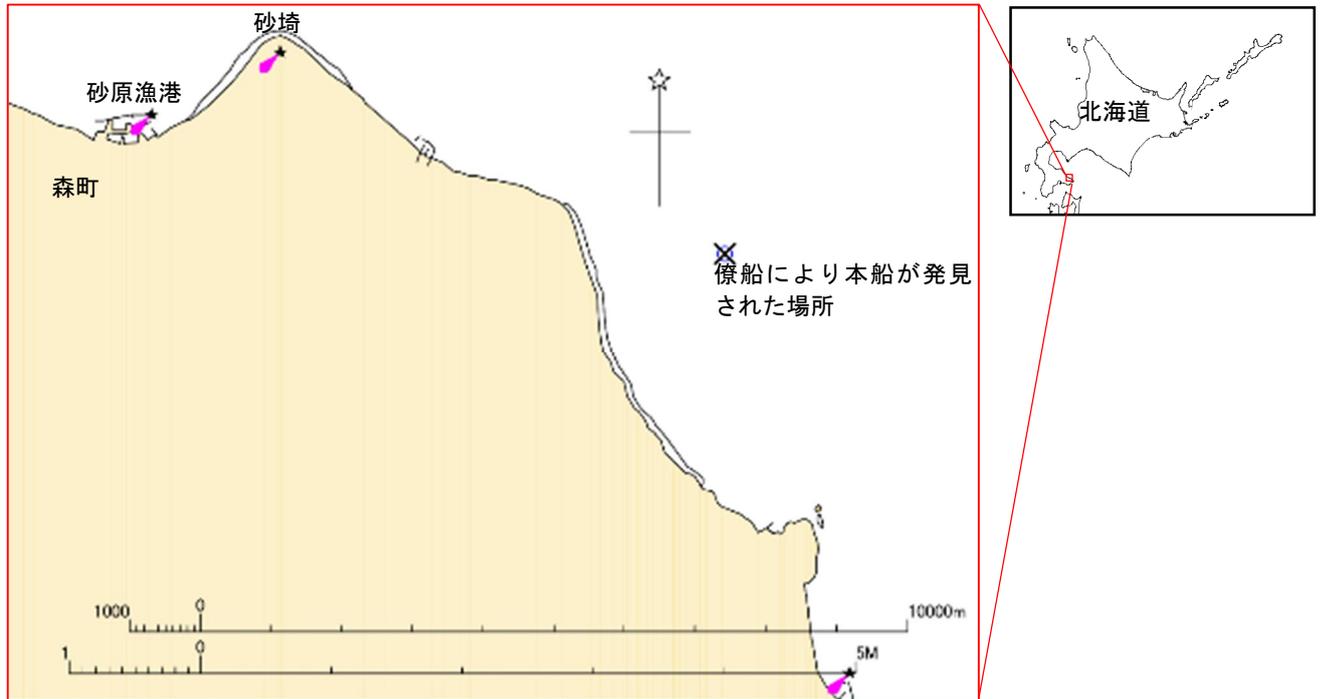


写真1 本船の状況

