

船舶事故調査報告書

令和7年8月27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 高橋 明 子

事故種類	乗組員死亡
発生日時	不明（令和5年11月4日 11時35分頃～12時22分頃の間）
発生場所	北海道八雲町八雲漁港東方沖 八雲港東防波堤灯台から真方位101°350m付近 （概位 北緯42°15.4′ 東経140°17.6′）
事故の概要	漁船第2兼丸 ^{かね} が操業中、船長が落水して溺死した。
事故調査の経過	令和5年11月4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2兼丸、1.1トン HK3-106642（漁船登録番号）、個人所有 6.69m(Lr)×1.93m×0.80m、FRP ガソリン機関（船外機）、60kW、昭和61年1月18日
乗組員等に関する情報	船長 65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2年9月7日 免許証交付日 令和元年11月19日 （令和7年9月6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 北西、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏、海面水温 約15℃
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、なまこ桁網漁の目的で、06時30分頃に僚船約30隻と共に八雲漁港を出航し、同漁港東方沖で操業を開始した。（写真1、2参照）



写真1 本船の状況1



写真2 本船の状況2

本船が行うなまこ桁網漁は、桁網の先端部に取り付けられた長さ約15mのえい網索（化学繊維製、直径約1.6cm）を船尾両舷のたづにそれぞれ係止した2台の桁網（以下、左舷側のたづに係止された桁網を「左舷桁網」、右舷側のたづに係止された桁網を「右舷桁網」という。）を海中に投げ、約20～30分海底に沿って引いた後に揚収してなまこを捕獲するもので、1回の操業に要する時間は約40～60分であった。また、本船船長が所属する漁業協同組合（以下「本件組合」という。）の申合せにより、なまこ桁網漁の操業終了時刻は12時と定められており、本船船長は、ふだん11時30分頃には操業を終了していた。（図1参照）

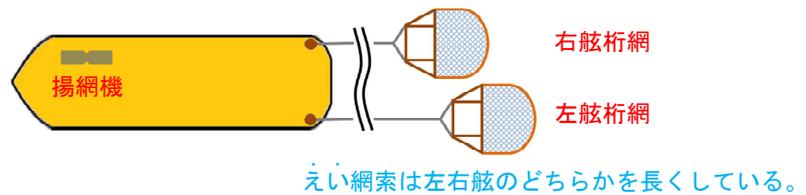


図1 桁網えい網時の状況

本船と同様になまこ桁網漁を行っていた僚船（以下「僚船A」という。）の船長（以下「僚船船長A」という。）は、八雲漁港東方沖で操業中、11時35分頃に僚船Aが本船から約20mの距離のところを通り掛かったとき、本船上に本船船長を見掛け、行っていた作業の内容までは分からなかったものの、本船が停船していたので、桁網揚収作業を行っている最中で、時間的にそろそろ帰航を開始するのではないかと思った。

僚船船長Aは、その後、約300m離れたところに見えた本船が動いておらず、帰航を開始しないのを不審に思い、11時45分頃、本船に接近し、本船上に本船船長の姿がないことを確認した。

僚船船長Aは、付近にいた別の僚船（以下「僚船B」という。）に状況を伝え、僚船Bの乗組員1人と共に本船に移乗したところ、船外機が停止の状態で、右舷桁網が右舷ブルワークに立て掛けられていたものの、左舷桁網が船内になく、左舷桁網のえい網索が左舷船尾のたづに係止されているのを認めた。

	<p>僚船船長Aは、付近の海面に本船船長が見当たらなかったため、本船船長が左舷桁網と共に落水し、左舷桁網に引っ掛かった状態となっているのではないかと思います。左舷桁網を引き揚げたものの、本船船長を発見できなかった。</p> <p>僚船船長Aは、本件組合に本船船長が行方不明であることを携帯電話で伝え、本件組合の担当者は、海上保安庁に通報するとともに、付近海域で作業中の僚船に漁業無線等で本船船長の捜索を依頼した。</p> <p>本船船長は、12時22分頃、八雲漁港東方沖において、うつ伏せの状態海面に浮いているところを僚船Bによって発見され、僚船Aに救助された後、同漁港に運ばれた。</p> <p>本船船長は、救急車で八雲町の病院へ搬送された後、13時07分に死亡が確認され、溺水と検案された。</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>本船の両舷のブルワークの甲板上高さは、船首部が約59cm、中央部が約46cm、船尾部が約49cmであった。</p> <p>本船が使用する桁網は、鋼製の桁枠になまこを海底から剥がして浮かすための鎖及び4枚の袋網が取り付けられたもので、重量が約40kgであった。(写真3及び図2参照)</p> <div data-bbox="667 1039 1305 1630" data-label="Image"> </div> <p>写真3 桁網の状況 (袋網、鎖、桁枠)</p>

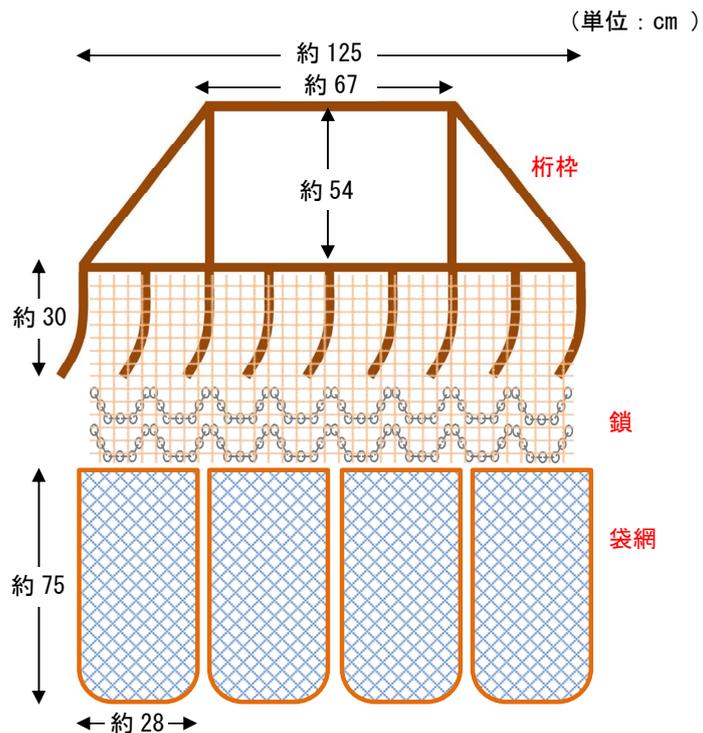


図2 桁網の状況（全体の構成及び各部寸法）

僚船船長Aによれば、本船船長が行う桁網揚収作業から航行を開始するまでの手順は、次のとおりであった。

- (1) 桁網を海底に沿って引いた後、えい網索を船尾のたつに係止した状態のまま、本船を後進させて桁網に近づき、船外機を停止する。
- (2) 右舷船首部に設置された揚網機でえい網索の途中から巻き、桁網を船上に引き揚げる。
- (3) 桁枠をブルワークに立て掛け、袋網に入ったなまこや石等を甲板上に振り落としした後、袋網を桁枠の上に載せる。
- (4) 揚網機からえい網索を外し、袋網が載った桁枠を手で持って船体後方まで運ぶ作業（以下「本件作業」という。）を行い、桁枠をブルワークに立て掛ける。
- (5) 反対舷の桁網について(2)から(4)までを行う。
- (6) 両舷の桁網をブルワークに立て掛けた状態のまま航行を開始する。

右舷ブルワークに立て掛けられていた右舷桁網及び海中から引き揚げられた左舷桁網の両袋網には、なまこや石等が入っておらず、船首部甲板になまこや石等が落ちていた。

僚船船長Aによれば、本船船長は、ふだん、本件作業を行う際、桁網の桁枠内に体を入れた状態で行っていた。(図3参照)



図3 本件作業の状況

僚船船長Aによれば、本事故当時、約6～9トンの小型漁船3～4隻が付近海域を航行しており、波高約30cmの航走波が発生していた。

本船船長は、持病の治療のため通院していたものの、本事故当日、ふだんと変わった様子は見られなかった。

本船船長は、発見時、カッパの上下、長靴及び固型式の救命胴衣（国土交通省承認）を着用していた。

本船船長の携帯電話は、本船船尾の物入れの上に置かれていた。

運輸安全委員会が同種事故の再発防止を目的として発行している運輸安全委員会ダイジェスト^{*1}には、小型漁船における漁ろう活動中の死傷等事故は、落水によるものが約60%を占めていると記載されている。

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
判明した事項の解析

不明

不明

不明

本船船長の死因は、溺水であった。

本船船長は、僚船船長Aが、11時35分頃に本船上にいる本船船長の姿を目撃した後、11時45分頃に本船上に本船船長の姿がないことを確認したことから、この間において落水したものと考えられる。

本船船長は、次のことから、左舷桁網の桁枠内に体を入れた状態で本件作業を行っていたところ、船体動揺などで左舷桁網が海中に落下した際、左舷桁網と共に落水した可能性があると考えられるが、本船船長が死亡しており、客観的情報も十分に得られなかったことから、

^{*1} 運輸安全委員会ダイジェスト第16号「小型漁船における漁ろう活動中の死傷等事故の防止に向けて」
https://jtsb.mlit.go.jp/bunseki-kankoubutu/jtsbdigests/jtsbdigests_No16/No16_pdf/jtsbdi-16_all.pdf

	<p>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>(1) 僚船船長Aが本船船長を目撃した時刻（11時35分頃）、本件組合の申合せにより定められた操業終了時刻（12時）及び1回の操業に要する時間（約40～60分）並びに本船の船外機が停止状態であったことから、本船船長は、本事故当日最後の桁網揚収作業を行っていた際に落水したものと考えられること。</p> <p>(2) 左舷桁網の袋網になまこや石等が入っていなかったこと及び船首部甲板上になまこや石等が落ちていたことから、左舷桁網の袋網の中身が本船船長によって甲板上に振るい落とされた後、左舷桁網が海中に落下したものと考えられること。</p> <p>(3) 本船船長は、ふだん、桁網の中身を甲板上に振るい落とした後、揚網機からえい網索を外し、桁網の桁枠内に体を入れた状態で本件作業を行っていたこと。</p> <p>(4) 本事故当時、付近海域に他船の航走波が発生していたこと。本船船長は、本事故当時、救命胴衣を着用していたが、溺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>原因</p>	<p>本事故は、本船が八雲漁港東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>
<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"> ・ 桁網漁業に従事する者は、甲板上で桁網を運ぶ作業を行う場合、風などの影響による船体動揺に注意を払い、船体が大きく動揺するときは、作業を中断してブルワーク等に掴まるなど、落水防止措置を採ること。 ・ 小型漁船に1人で乗り組む船長は、防水型の携帯電話又は防水パックに入れた携帯電話を常に身に着け、落水した際の連絡手段を確保しておくこと。 ・ 小型船舶に1人で乗り組む船長は、落水時の復帰手段として縄梯子や固定梯子を船体に備えておくことが望ましい。

付図1 事故発生場所概略図

