

船舶事故調査報告書

令和8年2月25日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	<p>転覆（1件目の事故）</p> <p>転覆（2件目の事故）</p>
発生日時	<p>令和6年10月30日 15時35分頃（1件目の事故）</p> <p>令和6年10月30日 15時40分頃（2件目の事故）</p>
発生場所	<p>北海道網走市能取漁港（湖口地区）東方の定置網</p> <p>（1件目の事故）</p> <p>能取岬灯台から真方位258° 2海里（M）付近</p> <p>（概位 北緯44° 06.3′ 東経144° 11.8′）</p> <p>（2件目の事故）</p> <p>能取漁港（湖口地区）東方の定置網（1件目の事故発生場所から南（陸）方約20m）</p> <p>（概位 北緯44° 06.3′ 東経144° 11.8′）</p>
事故の概要	<p>（1件目の事故）</p> <p>漁船第十一生産丸は、定置網の回収作業中、転覆した。</p> <p>（2件目の事故）</p> <p>漁船第七生産丸は、定置網の回収作業中、転覆した。</p>
事故調査の経過	<p>令和6年12月12日、主管調査官（函館事務所）を指名</p> <p>原因関係者から意見聴取手続実施済</p>
<p>事実情報</p> <p>船種船名、総トン数</p> <p>船舶番号、船舶所有者等</p>	<p>A 漁船 第十一生産丸、0.9トン</p> <p>HK3-124273（漁船登録番号）、個人所有</p> <p>B 漁船 第七生産丸、0.9トン</p> <p>HK3-124272（漁船登録番号）、個人所有</p>
乗組員等に関する情報	<p>A 船頭、一級小型・特殊・特定</p> <p>B 下船頭、一級小型・特殊・特定</p>
負傷者	<p>（1件目の事故）</p> <p>A なし</p> <p>（2件目の事故）</p> <p>B 重傷 1人（下船頭）、軽傷 1人（乗組員）</p>
損傷	<p>（1件目の事故）</p> <p>A 船外機及び電動ドラムに濡損</p> <p>（2件目の事故）</p> <p>B 船外機及び電動ドラムに濡損</p>
気象・海象	<p>気象：天気 曇り、風向 北、風力 1、視界 良好</p> <p>海象：波向 北、波高 約1m以上、潮汐 下げ潮の中央期、水温 約10℃</p> <p>網走地方気象台が令和6年10月30日11時に発表した気象予報は次のとおりであった。（抜粋）</p>

	<p>網走地方</p> <p>今日 北東の風、後南の風、晴れ、夕方からくもり</p> <p>明日 西の風、日中北西の風、海上では西の風やや強く、曇り時々晴れ、ところにより明け方まで雨</p> <p>海</p> <p>今日 波 1 m</p> <p>明日 波 1 m 後 1.5 m</p>
<p>事故の経過</p>	<p>A 船及びB 船は、網船及び小型漁船 3 隻と共に船団（以下「本件船団」という。）を構成し、能取漁港（湖口地区）東方の定置網（以下「本件定置網」という。）区画で、本件定置網の回収作業を行っていたところ、海岸に近い部分の手網を残すのみとなった頃、波高が約 1.5 m まで高まったので、午前中で作業を中断して帰港した。</p> <p>なお、本件船団が行う本件定置網の漁労作業等において、船頭が作業統括者を、下船頭が次席統括者を務めていた。</p> <p>船頭は、帰港後にスマートフォンで気象サイトの情報を確認したところ、午後の波高が 0.5 m で、翌日以降の気象が余り良い状況ではない予報であった。船頭は、帰港後に回収した網の洗浄作業を終えた時点で日没まで時間があつたので、本件定置網の残りの手網を回収する目的で再度出港することを決めた。</p> <p>船頭は、予報より波が高かった場合は引き返すつもりで、A 船、B 船及び両船より横幅が大きい漁船 1 隻（2 トン、以下「C 船」という。）の計 3 隻で、能取漁港（湖口地区）を出港した。（図 1 参照）</p>  <p>図 1 A 船、B 船及び C 船の状況</p> <p>A 船には船頭が船長としてほか 4 人と乗り組み、B 船には下船頭が船長としてほか 4 人と乗り組み、A 船、B 船及び C 船が本件定置網付近に到着したとき、沖（北方）から波高約 0.5 m の波がある状況であった。船頭は、通常 1 時間弱で終わる作業であり、自身の経験からこの程度の波であれば作業可能と判断して、手網の回収作業を開始した。</p> <p>船頭は、手網を積み込む予定であった C 船を、船首を海岸（南）に</p>

向けて沖で待機させた。そして、海岸付近から沖へ向けて南北方向に延びる手網と、手網を固定する目的で左右（東西）方向に延びるロープ（繋ぎロープ）との結び目をナイフで切り離す作業（以下「本件作業」という。）をA船とB船で開始した。

（図2 参照）

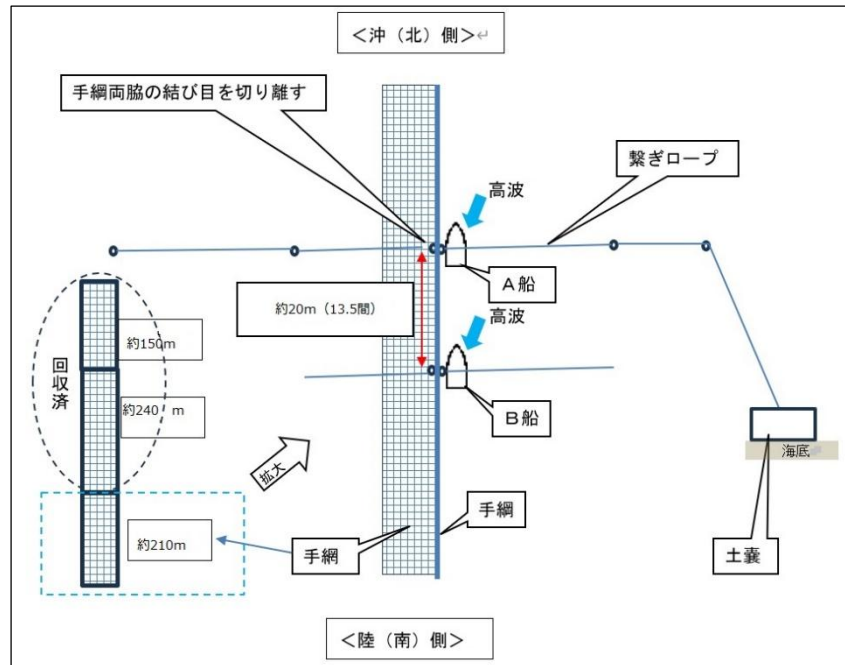


図2 本件作業の概要

（1件目の事故）

A船は、海岸から約160m北方沖で船首を沖（北）に向けて、手網の右（東）側に位置し、船体が手網から離れないように手網に結ばずに掛け回したロープを乗組員の1人が手に持ち、沖側の繋ぎロープから順に本件作業を行っていた。

船頭は、A船の左舷寄りに、ほぼ縦並びで配置に就いた乗組員の先頭で沖から打ち寄せる波の状況を監視していたところ、それまで約0.5mの高さの波が、船首方至近で中腰姿勢の自身の眼高約1mを超えて増大するのを認めた。A船は、船頭らがどうすることもできないでいるうちに、右舷船首方から高波を受けて、左舷側に転覆した。

（2件目の事故）

B船は、A船の約20m後方（海岸寄り）で、A船と同様に、船首を沖（北）に向けて手網の右（東）側に位置し、船体が手網から離れないように手網に結ばずに掛け回したロープを乗組員の1人が手に持ち、本件作業を行っていた。

下船頭は、B船の左舷寄りに、ほぼ縦並びで配置についた乗組員の先頭に位置し、沖から打ち寄せる波の状況を監視していたところ、船首方にいるA船が波を受けて転覆するのを見た。

下船頭らは、間もなくA船から海中転落した乗組員がB船に辿り着

いたのを見て、1人をB船に助け上げた。

B船は、下船頭が、中腰の姿勢で更にもう1人を助け上げようとしたとき、船首方至近で下船頭の眼高約1mを超えた波を右舷船首方から受けて、左舷側に転覆した。

(1件目及び2件目の事故発生後の経過)

A船及びB船から海中転落した船頭及び乗組員7人は、事故発生場所の水深が浅く、全員が救命胴衣を着用していたこともあり、自力で海岸に辿り着いたが、下船頭及びB船の乗組員1人は、転覆したB船にしがみ付いていた。下船頭は、しがみ付いているうちに海水を飲んで意識を無くした。

陸上から本件作業を見ていた本件定置網を管理する団体の職員は、携帯電話で本件船団が所属する漁業協同組合担当者へ本事故の発生及び状況を知らせ、同担当者が海上保安庁へ通報し、海上保安庁が地元消防署及び警察に連絡した。

下船頭及びB船の乗組員1人は、消防署のダイバーによって救助され、救急車で病院に搬送された。

下船頭は、呼吸不全、急性腎臓病、肺障害等と診断された。また、B船の乗組員1人は、低体温症と診断された。

転覆したA船とB船は、いずれも事故発生場所付近の海岸に流れ着き、船外機、電動ドラム及びバッテリーに濡損を生じた。

定置網漁業について、船頭は約30年、下船頭は約24年の経験があり、本件船団の出港及び帰港時機については、気象及び海象の状況から船頭が判断していた。

A船及びB船の船体中央部における乾舷は、乗組員5人が乗船した状態で、いずれも約50cmであった。なお、船頭及び下船頭は、それぞれの立ち位置を調整していたので、A船及びB船はいずれも本事故前に横傾斜をほとんど生じていなかった。

A船及びB船は、本件作業時、いずれも船外機をアイドル運転として、最後部の乗組員の操縦によって、異常があれば直ちに発進できる態勢をとっていたが、船首至近で波高が増大したので対処できなかった。

1件目及び2件目の事故発生場所は、いずれも底質が砂で、水深1.5~2.0mの浅所であり、海図W1039「網走港至枝幸港」によれば、事故発生場所の2km沖付近の水深は約15mである。

「波浪学のABC」(磯崎一郎著、平成18年株式会社成山堂書店発行)には、磯波について、次の記載がある。

沖合では碎波していない波でも、海岸の浅海域に進んでくる場合には、水深と海底勾配に関係して生ずる浅水変形、屈折、反射などの効果によって波高が増大し、波長も短くなり、結局波形勾配が急峻になって碎波します。これが、いわゆる磯波です。

	(付図1 事故発生場所概略図 参照)
<b>分析</b>	<p>(1件目及び2件目の事故)</p> <p>A船及びB船は、本件定置網区画において、本件作業中、本事故当日午前には波高が約1.5mに高まり、本件作業を一旦中止したものの、同日午後に再度出港し、船頭が、本件定置網付近で波高約0.5mの波がある状況を確認したとき、これまでの経験等から作業可能と判断して、本件作業を再開したことから、両船ともに右舷船首方から波高が1mを超える磯波を受け、左舷側に転覆したものと考えられる。</p> <p>事故発生場所は、いずれも、海岸近くの浅海域であることから、浅水変形、屈折等により波高が増大し、磯波が発生しやすい海域であったものと考えられる。</p> <p>船頭は、次のことから本件作業を行ったものと考えられる。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>① 本件作業前に本件定置網付近で海象を確認し、これまでの経験から、波高約0.5mの波であれば実施可能と判断した。</li> <li>② 本件作業は、通常であれば、短時間で終わる作業であった。</li> <li>③ 本事故発生日の翌日以降、気象が余り良い状況ではないという予報であり、本日中に本件作業を終えようとした。</li> </ol>
<b>原因</b>	<p>(1件目及び2件目の事故)</p> <p>本事故は、翌日以降に気象及び海象の悪化が予想される状況下、A船及びB船が、本事故当日午前には波高が高まり、一旦本件作業を中止したものの、同日午後に再度出港し、船頭がこれまでの経験等から作業可能と判断して、磯波が発生しやすい本件定置網区画の海岸寄りの海域で本件作業を再開したため、両船ともに右舷船首方から波高1mを超える磯波を受け、左舷側に転覆したものと考えられる。</p>
<b>再発防止策</b>	<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>・ 小型船舶の船長は、自船の乾舷や船体構造等を考慮し、沿岸部では波高が低い場合であっても、水深と海底勾配に関係して波高が増大するおそれがあるので、波が十分に収まってから作業を行うこと。</li> </ul>

付図1 事故発生場所概略図

