

船舶事故調査報告書

平成25年11月14日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委員 横山 鐵男（部会長）
委員 庄司 邦昭
委員 根本 美奈

事故種類	乗組員死亡
発生日時	不明（平成24年10月9日 08時30分ごろ～09時30分ごろの間）
発生場所	不明（和歌山県和歌山市沖ノ島南方1.5海里（M）付近～兵庫県洲本市所在の生石鼻 ^{おいしのはな} 灯台から真方位201° 1.0M付近の間）
事故調査の経過	平成24年10月9日、本事故の調査を担当する主管調査官（神戸事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。 原因関係者としての船長からの意見聴取は、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 金比羅丸、1.8トン HG3-36573（漁船登録番号）、個人所有 8.73m（Lr）×2.14m×0.57m、FRP ディーゼル機関、154kW（動力漁船登録票による）、平成元年10月8日
乗組員等に関する情報	船長 男性 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51年7月1日 免許証交付日 平成23年3月16日 （平成29年2月15日まで有効）
死傷者等	死亡 1人（船長）
損傷	なし
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、平成24年10月9日08時30分ごろ、沖ノ島南方1.5M付近において、たちうお引き縄漁を終え、兵庫県洲本市由良漁港に向けて帰り始めたところを付近で操業中の僚船によって目撃された。 本船は、09時30分ごろ、生石鼻灯台から201°（真方位、以下同じ。）1.0M付近において、無人で機関が作動し、右回りに旋回しているところを地元漁船によって発見された。 発見した地元漁船は、所属漁業協同組合に通報し、09時35分ごろ同組合から海上保安庁に通報された。 本船は、約16～17ノット（kn）の速力で右回りに旋回を続けていたので、本船を発見した地元漁船と通報を受けて到着した地元漁船

	<p>とが協力し、ロープを本船のプロペラに絡ませて減速させ、10時11分ごろ、生石鼻の南南西方沖で地元漁船の乗組員が本船に移って機関を止め、船内に船長がいないことを確認した。</p> <p>船長は、海上保安庁の航空機及び船艇並びに地元漁船により、捜索が行われたが、発見されず、後日、死亡認定された。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 東、風力 3、視界 良好</p> <p>海象：波高 約50cm、うねり なし、潮汐 上げ潮の初期</p> <p>水温 約24.1℃（沼島）</p> <p>潮流（友ヶ島水道）</p> <p>07時18分 南流最強約2.1kn、10時38分 転流</p> <p>日出時刻：06時00分</p> <p>特記事項：気象注意報及び警報 発表なし</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本事故当日には、漁船約35隻がたちうお引き縄漁の操業を行っており、本船が帰り始める前に数隻の漁船が操業を終えて由良漁港に向けて帰途についていた。</p> <p>帰航中の2隻の漁船は、大型船の航走波を乗り切っていたが、後方の本船の状況は確認しなかった。</p> <p>船長の本事故当時の着衣は、不明であるが、日頃から救命胴衣を着用していなかった。</p> <p>本船の船体等の本事故後の検査状況は、次のとおりであった。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・船体に衝突等による損傷はなかった。 ・操舵室は、舵輪がある操縦位置の両舷側には側壁があったが、後方は開放された構造であった。 ・航海機器は、マグネットコンパスがあるだけであり、レーダー、GPSプロッター及び自動操舵装置はなかった。 ・機関操縦ハンドルは、操縦位置の舵輪の右舷側と右舷側側壁船尾端の2か所に設置されていた。 ・操舵室の中央部に舵輪があり、コードが付いた遠隔操舵器が右舷側の側壁に掛けられていた。 ・船尾甲板の船尾部には、クーラーボックスと餌箱が置かれていた。 ・船尾甲板右舷側のブルワークの高さは約50cmであった。 ・操縦席からの前方の見通しは良かった。 <p>右回りに旋回中の本船に地元漁船の乗組員が移乗したときの状況は、次のとおりであった。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・右舷側の側壁に取り付けられているクラッチが前進の位置にあり、機関回転数毎分が約2,500であった。 ・舵輪が右に回り、舵が右に取られた状態であった。 ・コードが付いた遠隔操舵器は、右舷側の側壁に掛けられており、使用されていなかった。

	<ul style="list-style-type: none"> ・ 漁具は、引き揚げられて船尾甲板右舷側に置かれており、釣針数十本のうち、約20本にサンマの切り身が付いていた。 ・ 釣れたタチウオは、クーラーボックスに入れて氷詰めにするが、最後に釣れたと思われるタチウオ数匹が船尾甲板上に置かれていた。 <p>本船のたちうお引き縄漁は、餌のサンマの切り身を付けた枝針約50本を約3mの間隔で道糸に取り付け、道糸の先端に重りを付けて右舷船尾部から流し、低速力で東西方向に航行しながら、タチウオを釣る漁法であった。</p> <p>本船は、ふだん、由良漁港を出港して生石鼻南方2M付近の漁場に向かい、同漁場から東方に引き始め、沖ノ島の南方1.5M付近で揚縄を行い、餌を付け換えて西方に向けて引き始め、午前中に約5～6回往復し、昼前に由良漁港に帰港していた。</p> <p>船長は、ふだん、操業中にはコードを延ばして遠隔操舵器による手動操舵を行っていたが、漁港と漁場との往復時には、遠隔操舵器では舵が大きく取れ過ぎるので、舵輪による手動操舵を行っていた。</p> <p>船長は、50年以上漁業に従事し、健康状態は良好で足腰も丈夫であり、平成元年から本船に乗船していた。</p>
分析 乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象の関与 判明した事項の解析	不明 不明 不明 船長は、行方不明となり、後日、死亡認定された。 本船は、08時30分ごろ沖ノ島南方1.5M付近の漁場を由良漁港に向けて発進した後、09時30分ごろ、生石鼻灯台から201°1.0M付近において、無人で機関が作動し、右回りに旋回しているところを発見されたことから、この間において、本船が由良漁港に向けて帰航中、船長が落水した可能性があると考えられるが、落水に至った状況を明らかにすることはできなかった。
原因	本事故は、本船が、沖ノ島南方の漁場から由良漁港に向けて帰航中、船長が落水したことにより発生した可能性があると考えられる。
参考	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。 <ul style="list-style-type: none"> ・ 救命胴衣等の着用を心掛けること。