

船舶事故調査報告書

平成26年6月12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	乗組員行方不明
発生日時	不明（平成24年8月13日 08時30分ごろ～14日 15時05分ごろ以前の同日午後の間）
発生場所	不明（鳥取県米子市 ^{かいげ} 皆生漁港港口付近～京都府京丹後市 ^{きょうが} 経ヶ岬から真方位297° 32km付近の間）
事故調査の経過	平成24年8月15日、本事故の調査を担当する主管調査官（広島事務所）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、本人が行方不明のため行わなかった。
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 ^{やまこう} 山幸丸、0.8トン TT3-7138（漁船登録番号）、個人所有 7.23m (Lr) × 1.77m × 0.56m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数25、昭和59年4月20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49年11月29日 免許証交付日 平成21年9月28日 (平成27年3月8日まで有効)
死傷者等	行方不明 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8月13日07時30分ごろ、皆生漁港北方沖約2kmの漁場において、船長がばいかご網漁に従事しているところを帰航中の僚船の船長（以下「船長A」という。）に目撃された。 本船は、08時30分ごろ、皆生漁港に向けて白波を立てながら航行し、港の入口付近で東に向きを変え、港外に設置された消波ブロックの影に消えるところを皆生漁港に架かる橋の上から複数の僚船乗組員に目撃され、その後、皆生漁港沖を東進するところを漁港近くで車を運転中の船長Aに目撃された。 船長の家族は、13時ごろ、帰宅しない船長を心配し、船長の携帯電話を呼び出したが、つながらず、メールを送信しても連絡がないので、17時ごろ船長の携帯電話を呼び出したところ、圏外である旨を

	<p>知らせる案内を聞き、17時30分ごろ118番通報した。</p> <p>本船は、14日午後、経ヶ岬から真方位297° 32km付近において、無人で漂流しているところを航行中の船舶に発見され、15時05分ごろ海上保安庁に通報された。</p> <p>海上保安庁の巡視艇は、16時30分ごろ機関が停止した状態で漂流中の本船船内を捜索したが、船長は、発見されず、行方不明となった。</p> <p>(付図1 本船発見場所 参照)</p>
気象・海象	<p>鳥取県米子市所在の米子特別地域気象観測所における8月13日の気象観測値</p> <p>08:00 天気 曇り、風向 南南東、風速 2.5m/s</p> <p>09:00 天気 曇り、風向 南南東、風速 1.5m/s</p> <p>海象：波高 約0.5m</p>
その他の事項	<p>本船は、発見された際、船内に網は残っておらず、遠隔操縦装置のクラッチレバーが前進に入り、スロットルレバーはアイドル回転の位置となっており、燃料油はほとんど残っていなかった。</p> <p>本船には、漁具及び漁獲物はなく、ふだん、船長が着用していた救命胴衣は残っていた。</p> <p>本船は、GPSプロッターを備えていたが、航跡は記録されていなかった。</p> <p>本船の船体に異常はなかった。</p> <p>船長は、ふだん、皆生漁港北東方沖約1.3kmの水深約12mの漁場で刺し網漁を行っており、14日05時00分過ぎ、僚船の船長が、同漁場でばいご網漁を操業中、山幸と記された刺し網の旗を前日になかった近くの海面に認め、本事故後、所属する漁業協同組合が、山幸の旗が取り付けられた刺し網を回収した。</p> <p>船長が所属する漁業協同組合は、本事故後、皆生漁港北東方沖約4.3kmの水深約16mの漁場に東西に設置されていた船長のばいご網漁の漁具を1組回収した。</p> <p>船長は、ばいご網漁に使用する漁具を2組持っていた。</p> <p>船長は、ふだん、07時前には帰港していた。</p> <p>船長が所属する漁業協同組合は、14日朝、所属組合員により、皆生漁港周辺を捜索し、15日近隣の漁業協同組合の協力を得て約70隻の船で美保湾を捜索したが、船長は発見されなかった。</p> <p>船長の携帯電話は、船長が漁港に駐車した軽トラックの車内や本船になかった。</p>
分析	
乗組員等の関与	不明
船体・機関等の関与	不明
気象・海象の関与	不明

<p>判明した事項の解析</p>	<p>船長は、行方不明となった。</p> <p>本船は、13日08時30分ごろ、皆生漁港に向けて航行し、港口付近で東に向きを変えて航行するところを僚船乗組員に目撃された後、14日午後、経ヶ岬西北西方沖において、無人で漂流しているところを付近航行中の船舶に発見され、15時05分ごろ海上保安庁に通報されたことから、13日08時30分ごろの僚船乗組員による目撃後から14日15時05分ごろ以前の同日午後に航行中の船舶に発見された間において、船長が落水した可能性があると考えられるが、落水し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、皆生漁港に向けて航行し、港口付近で東に向きを変えて航行した後、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。</p>
<p>参考</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"> ・漁船に1人で乗船する場合、漁労に従事していないときにおいても、救命胴衣等の着用を努めるとともに、適切な着用を心掛けること。

付図1 本船発見場所

