

船舶事故調査報告書

平成28年6月9日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 庄司邦昭（部会長）
 委員 小須田 敏
 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27年4月9日 11時00分ごろ～15時35分ごろの間）
発生場所	不明（愛知県田原市伊良湖岬南東方沖～三重県鳥羽市石鏡町の海岸の間）
事故の概要	漁船庄栄丸は、操業中に僚船と通信を行った後、石鏡町の海岸で無人の状態で乗り揚げているところを発見された。 船長は、行方不明となった。
事故調査の経過	平成27年4月13日、本事故の調査を担当する主管調査官（横浜事務所）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 庄栄丸、2.2トン ME3-52984（漁船登録番号）、個人所有 8.95m(Lr)×1.86m×0.56m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数50、昭和59年4月27日
乗組員等に関する情報	船長 男性 67歳 二級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 昭和51年4月2日 免許証交付日 平成26年7月7日 （平成31年8月31日まで有効）
死傷者等	行方不明 1人（船長）
損傷	なし
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 東～東南東、風力 2 海象：波向 南南西～南東、波高 0.2～0.3m、潮汐 下げ潮の中～末期、潮流 約1～2ノットの南東流（伊良湖水道）、水温 約15℃
事故の経過	本船は、船長（以下「本件船長」という。）が1人で乗り組み、ふだん04時過ぎごろ鳥羽市答志島の桃取漁港を出港していた。 本船が所属する漁業協同組合（以下「本件組合」という。）の僚船の船長（以下「僚船船長」という。）は、桃取漁港を出港し、'伊良湖岬南東方沖の漁場'（以下「本件漁場」という。）において、僚船船長

	<p>が、平成27年4月9日11時00分ごろ操業中の本船を見掛けて本件船長と無線で交信し、12時前後に再度本船を呼び出したところ、応答がなかった。</p> <p>僚船船長は、桃取漁港へ帰港して13時50分ごろ水揚げを行い、本件組合の担当者（以下「組合担当者」という。）に本船の動静を尋ねたところ、水揚げが行われておらず、ふだん本船が係留している場所を確認したが、本船を認めず、組合担当者に連絡を行った。</p> <p>組合担当者は、本船が帰港していないことを確認する一方、本件漁場付近に赴いた僚船船長から本船が見当たらない旨の連絡を受け、本件組合の理事を招集し、本件組合の所属船に搜索を指示した。</p> <p>本船は、石鏡町の海岸に無人の状態で乗り揚げているところを付近住民により発見され、15時35分ごろ海上保安庁へ通報された。</p> <p>本船は、本件組合の所属船により海岸から引き下ろされ、鳥羽市鳥羽港にえい航された。</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>本船は、本件漁場付近で、他船により、11時30分ごろ目撃されていた。</p> <p>本船は、自動操舵装置がなく、発見時、機関のクラッチ及びスロットルが前進状態であり、2本ある仕掛けのうち1本が巻き取られ、もう1本の先端部がプロペラに巻き付いた状態で、また、船体に他船と衝突したような痕跡は見られず、クーラーボックスの中には漁獲物が残っていた。</p> <p>本件船長は、体調に不安があつて以前ほど頻繁^{ひんぱん}に出漁しておらず、4月に入って水揚げを行ったのが1回だけであった。</p> <p>本事故当時、本件船長が救命胴衣を着用していたかどうかについては、情報が得られなかった。</p> <p>本件船長は、海上保安庁のヘリコプター、巡視艇及び本件組合の所属船により、搜索が続けられたものの、発見されず、4月11日の日没時に専従搜索が終了となり、行方不明となった。</p>
<p>分析</p> <p>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</p>	<p>不明</p> <p>不明</p> <p>不明</p> <p>本件船長は、行方不明となった。</p> <p>本船は、桃取漁港を出港後、本件漁場付近で操業中、11時00分ごろ僚船と無線で交信した後、石鏡町の海岸に無人の状態で乗り揚げているところを発見されて15時35分ごろ通報されたことから、この間において、本件船長が落水したものと考えられる。</p> <p>本件船長は、本船が、機関のクラッチが前進で、操業の仕掛けが出された状態で発見されたことから、操業中に落水したものと考えられ</p>

	<p>るが、落水するに至った状況を明らかにすることはできなかった。</p> <p>本件船長が、本事故当時、救命胴衣を着用していたかどうかについては、明らかにすることはできなかった。</p>
原因	<p>本事故は、本船が、本件漁場付近で操業中、本件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>
参考	<p>本事故後、本件組合は、次の改善措置を採った。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 日頃から救命胴衣着用の徹底を指導しているものの、再度、着用の徹底を促した。 <p>今後の同種事故等の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"> ・ 一人乗りの漁船では、エンジン非常停止装置（海中転落時、操船者が携帯している発信器の水濡れセンサーが転落を感知し、エンジン停止信号を発信するもの。）等を装備することが望ましい。

付図1 事故発生場所概略図

