

船舶事故調査報告書

平成30年9月12日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 佐藤 雄二（部会長）
 委員 田村 兼吉
 委員 岡本 満喜子

事故種類	乗組員行方不明
発生日時	不明（平成29年5月30日 07時30分ごろ～08時25分ごろの間）
発生場所	不明（鹿児島県三島村竹島南方沖約7.5海里（M）～同県屋久島町 <small>くちのえらぶ</small> 口永良部島北東方沖約3Mの間）
事故の概要	漁船 <small>ぎよせい</small> 漁政丸は、航行中、船長が行方不明となった。
事故調査の経過	平成29年6月1日、本事故の調査を担当する主管調査官（門司事務所）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 漁政丸、8.83トン KM2-3457（漁船登録番号）、個人所有 9.80m（Lr）×2.73m×1.28m、FRP ディーゼル機関、90（漁船法馬力数）、昭和56年1月11日
乗組員等に関する情報	船長 男性 68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9月19日 免許証交付日 平成24年6月11日 （平成30年1月15日まで有効） 甲板員 女性 66歳
死傷者等	行方不明 1人（船長）
損傷	なし
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北東、風力 3、視界 良好 海象：波高 約0.3～0.5m、海流 南東流 約1.5ノット（kn）、水温 約25℃
事故の経過	本船は、船長及び甲板員1人が乗り組み、ぶり及びびはまち延縄漁の目的で、平成29年5月30日01時30分ごろ鹿児島県奄美市奄美大島沖の漁場へ向けて同県 <small>いぶすき</small> 指宿市 <small>やまがわ</small> 山川漁港を出港した。 本船は、船長が操舵室で操船に当たり、レーダー及びGPSプロッターを作動させ、約6.0knの速力（対地速力、以下同じ。）で自動操舵により南南西進し、05時30分ごろ竹島東方沖を通過した。 甲板員は、本船が竹島東方沖を通過して05時45分ごろ船長に食

	<p>事を渡し、05時55分ごろ食器を受け取り、操舵室後部の食器洗い場で洗い物を行っていた。</p> <p>甲板員は、08時25分ごろ操舵室内に船長の姿がなかったので、船内を見回った。</p> <p>本船は、甲板員が、船内に船長の姿が見当たらなかったため、主機を中立運転として08時33分ごろ停船した。</p> <p>甲板員は、直ちに携帯電話で僚船船長に船長が行方不明になった旨を伝え、僚船船長が所属漁協の担当者に連絡し、同漁協が海上保安庁に通報した。</p> <p>船長は、海上保安庁の航空機、ヘリコプタ、巡視船及びに所属漁協の漁船による捜索が行われたが、発見されず、行方不明となった。</p> <p>(付図1 事故発生場所概略図、付表1 本船のGPS記録(竹島東方沖～本船停船場所 抜粋) 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長は、本事故当時、体調不良を訴えておらず、ふだんと変わった様子もなかった。</p> <p>本船は、操舵室船首側天井部及び両舷船首ブルワークにハンドレールが、また、同室の前面に両端をアイ加工したブーム(以下「本件ブーム」という。)が設置されており、‘日除けシート展張用のワイヤ’(以下「本件ワイヤ」という。)を操舵室船首側天井部のハンドレール両舷から本件ブーム両端のアイを介し、必要に応じて両舷船首のハンドレールまで張れる構造となっていた。</p> <p>船長は、‘両舷に本件ワイヤを張る作業’(以下「本件作業」という。)を行う際、救命胴衣を着用しておらず、サンダルを履いて両舷のブルワーク上面(甲板上の高さ約40～60cm、幅約13～20cm)を移動していた。</p> <p>(写真1 参照)</p>

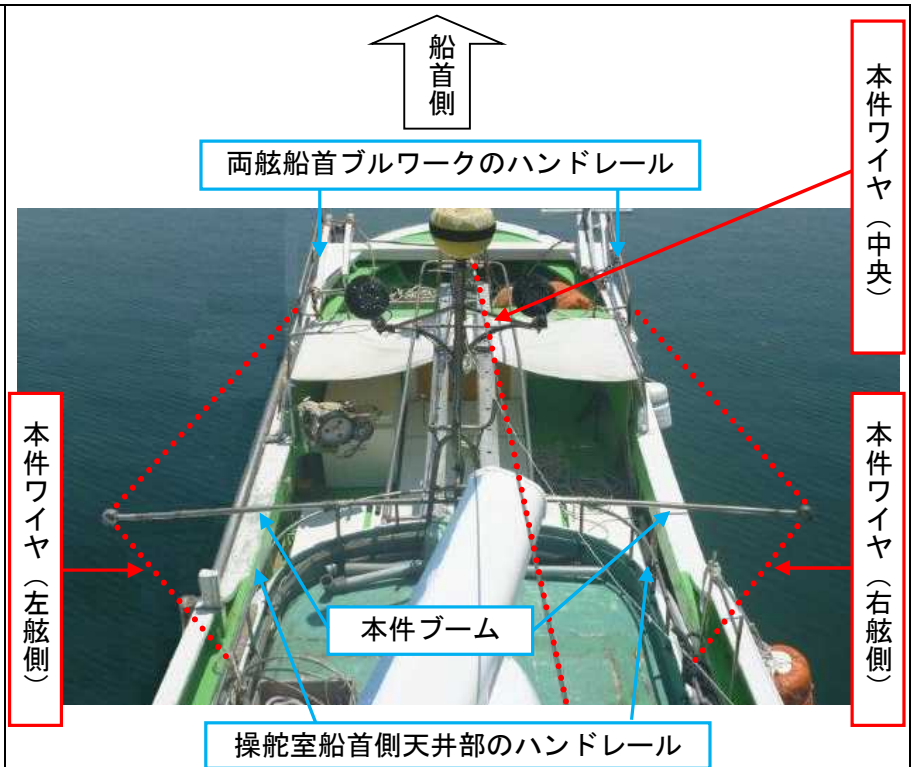
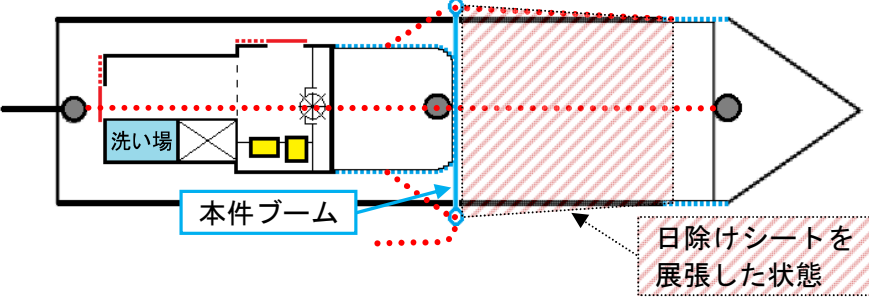


写真1 本件ワイヤを正常に張った状態

甲板員は、船内を見回った際、左舷側の本件ワイヤが張られ、また、右舷側の本件ワイヤが本件ブームのアイを通して舷外に脱落している状態を認めた。(写真2参照)

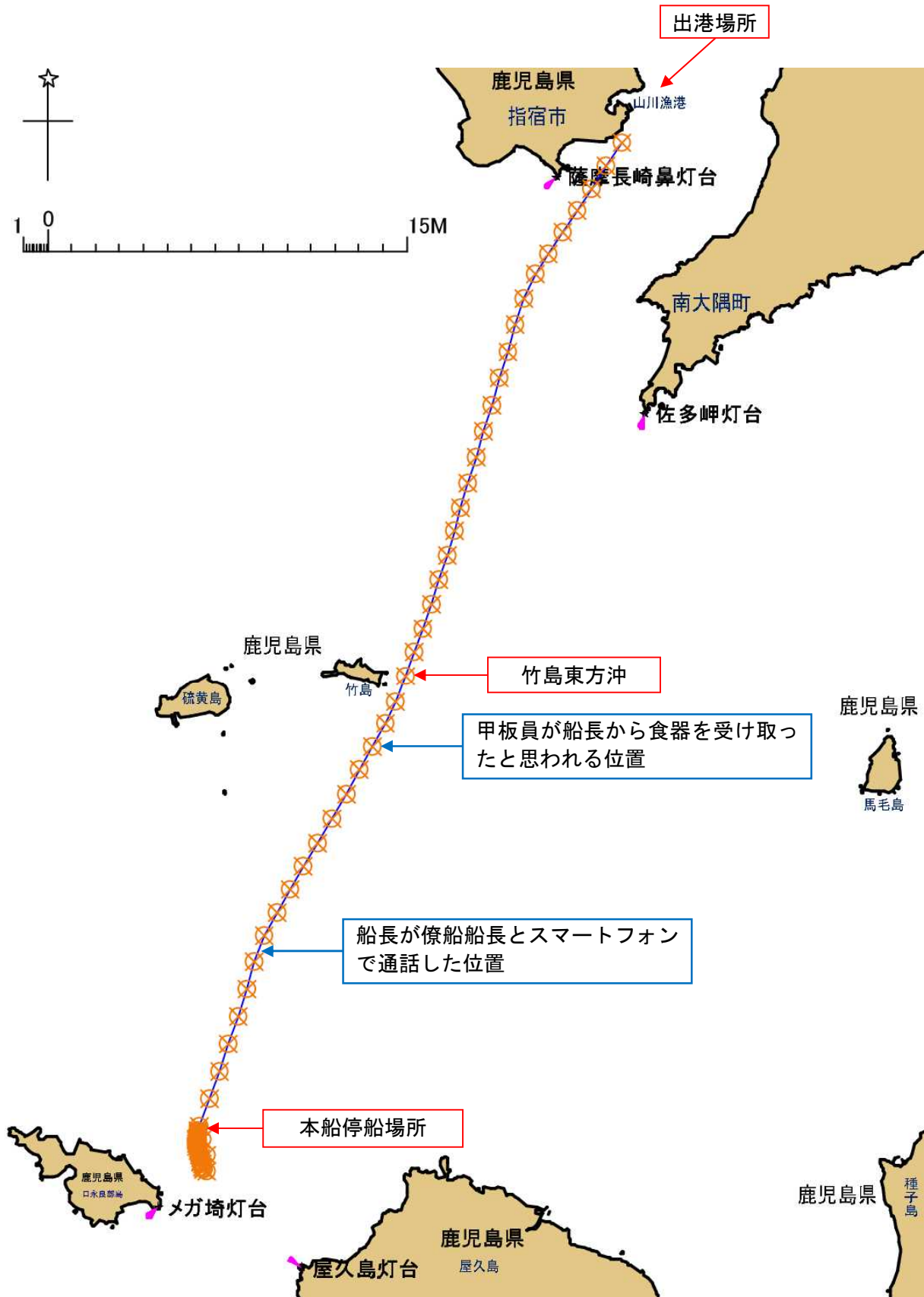


写真2 本船の本事故当時（右舷側）の状況

	<p>甲板員は、竹島東方沖を通過した後、05時55分ごろまで船長が操舵室に居た姿を見たが、船長がいつ室外に出たのか分からなかった。</p> <p>甲板員は、食器洗い場で洗い物を行っていた際、船長が同洗い場の船尾方にある出入口を通る姿を見ておらず、また、操舵室左舷側の出入口の扉が開いた状態であったので、船長が、同扉から室外に出たのではないかと本事故後に思った。(図1参照)</p>  <p>ハンドレール :、出入口(引き戸) : - - - -、本件ワイヤ : 図1 本事故当時の本船の状況</p> <p>船長のスマートフォンは、操舵室に置かれており、07時30分ごろ他の僚船船長と通話を終えた記録が残っていた。(07時25分から4分44秒間通話していた。)</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 不明 不明</p> <p>船長は、行方不明となった。</p> <p>本船は、船長が、07時30分ごろ他の僚船の船長と通話を終えた後、甲板員が、08時25分ごろ船内を見回って船長の姿が見当たらなかったことから、この間において、船長が落水したものと考えられる。</p> <p>本船は、左舷側の本件ワイヤが張られ、また、右舷側の本件ワイヤが本件ブーム右舷側のアイを通して舷外に脱落した状態であったことから、船長は、航行中に1人で本件作業を行っていた際、落水して行方不明になったものと考えられるが、それらの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、航行中、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"> ・航行中はブルワーク上での作業を控えること。

- | | |
|--|--|
| | <ul style="list-style-type: none">・救命胴衣を適切に着用すること。・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付け、落水時の連絡手段を確保しておくことが望ましい。 |
|--|--|

付図1 事故発生場所概略図



付表 1 本船のGPS記録（竹島東方沖～本船停船場所 抜粋）

船位※	
北緯 (° -' -")	東経 (° -' -")
30-48.4	130-27.9
30-47.4	130-27.4
30-46.4	130-26.9
30-45.5	130-26.3
30-44.5	130-25.6
30-43.5	130-25.0
30-42.4	130-24.3
30-41.4	130-23.6
30-40.4	130-22.9
30-39.4	130-22.2
30-38.5	130-21.6
30-37.5	130-21.0
30-36.4	130-20.5
30-35.3	130-20.1
30-34.1	130-19.7
30-33.0	130-19.2
30-31.8	130-18.8
30-30.7	130-18.3
30-29.5	130-17.8
30-29.3	130-17.8

※船位は、船橋上方に設置されたGPSアンテナの位置であり、また、毎10分間隔で記録されたものである。