

船舶事故調査報告書

平成30年9月5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3月8日 09時00分ごろ～9日 04時00分ごろの間）
発生場所	不明（沖縄県沖縄島南東方沖）
事故の概要	漁船 ^{じゆん} 順丸は、無人で漂流しているところを発見され、船長が行方不明になった。
事故調査の経過	平成29年3月21日、本事故の調査を担当する主管調査官（那覇事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。 原因関係者からの意見聴取は、本人が本事故で行方不明になったため、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 順丸、9.1トン ON2-0899（漁船登録番号）、個人所有 14.89m (Lr) × 3.49m × 1.23m、FRP ディーゼル機関、411.88kW、平成元年2月28日 第296-22266号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 男性 67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59年4月19日 免許証交付日 平成25年7月18日 (平成30年10月20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 北、風力 4 海象：波高 約1.0m、海水温度 約22℃
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、僚船と共に、そでいか [*] の旗流し漁の目的で平成29年3月1日08時00分ごろ沖縄島南東方沖の漁場に向けて沖縄県浦添市 ^{うらそえ まきみなと} 牧港漁港を出港した。 僚船は、本船と沖縄島南東方沖で3日～5日に操業し、6日に天候が悪化したので漂泊していたが、14時00分ごろ僚船船長が体調不

*1 「そでいか」とは、全世界の熱帯から亜熱帯水域にかけて生息し、成体で胴長約100cm、体重約20kgにまで成長する大型のいかの一種をいう。

	<p>良となって帰港した。</p> <p>船長の家族は、8日08時15分ごろ沖縄島南東方沖で作業中の船長から本船の船舶電話で連絡があり、また、僚船船長は、09時00分ごろ本船の船舶電話にかけて船長と作業の状況などの話をした。</p> <p>別の僚船2隻の船長は、本船の作業場所付近に向かい、9日04時00分ごろ漁獲等の情報を得る目的で本船を無線及び船舶電話で呼び出したが、船長から応答がなかった。</p> <p>‘本船の所属の漁業協同組合’（以下「本件組合」という。）は、僚船船長から船長が作業を11日に終了して遅くとも13日に帰港すると聞いていたものの、船長と連絡が取れなかったので、13日20時00分ごろ沖縄県漁業無線局に付近で作業している船舶及び本船の呼び出しを依頼し、21時00分ごろ海上保安庁に通報した。</p> <p>本船は、海上保安庁の固定翼機により捜索が行われ、15日08時23分ごろ沖縄県糸満市喜屋武岬南方沖で漂流しているところを発見され、10時14分ごろ海上保安庁の回転翼機により無人であることが確認された。</p> <p>本船は、来援した本件組合の漁船により16日08時00分ごろえい航が開始され、17日07時00分ごろ牧港漁港に入港した。</p> <p>船長は、海上保安庁の巡視船、固定翼機及び本件組合の漁船により捜索が続けられたが発見されず、行方不明となった。</p> <p>（付図1 事故発生概略図、写真1 本船（発見時） 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>そでいかの旗流し漁の仕掛けは、旗竿の下端にフックでワイヤが付けられ、順にクッションゴム、水中灯、幹糸、重り及びステンレスパイプのエギ（疑似餌）が取り付けられている。また、水中灯から重りにかけて約5m間隔で何本かの端にエギを付けた枝糸が幹糸に取り付けられている。</p> <p>僚船船長によれば、本船のそでいかの旗流し漁の仕掛けは、旗竿（浮き玉 直径約27cm 付き）の下端にフックでワイヤ（約450m）が付けられており、幹糸に約5m間隔で端にエギが付いた合成繊維の約1mの枝糸3本（以下、海面から順に「1本目の枝糸」、「2本目の枝糸」、「3本目の枝糸」という。）をフックで留めており、幹糸の末端にステンレスパイプのエギを付けていた。また、本船は、41本の旗竿を約460mの間隔で約10海里（M）に渡し、設置していた。</p> <p>そでいかの旗流し漁では、作業時、そでいかなどがかかった場合、乗組員は、海面から船に旗竿を揚げ、ワイヤを旗竿の下端のフックから外して後部甲板に設置されたラインホーラにかけて巻き揚げた後、そでいかなどがかかっている枝糸、または、ステンレスパイプのエギが付いた幹糸のいずれかを前部甲板の舷門に持って移動し、自力でそでいかなどを引き揚げる。</p>

本船は、発見時、右舷後部甲板に設置されたラインホーラにワイヤがかかってそれにつながっているクッションゴムが海面上に出ており、1本の旗竿（以下「本件旗竿」という。）及び本件旗竿に付いていた1本目の枝系が後部甲板に、2本目の枝系が「前部甲板の右舷側外板で脱着が可能になっている舷門」（以下「右舷舷門」という。）付近にフックを外されて置いてあり、3本目の枝系及びステンレスパイプのエギが付いた幹系にさめまたはかじき等に切られたような痕跡が残っており、また、右舷舷門が開いていた。

（付図2 本件旗竿の仕掛け（そでいかの旗流し漁） 参照）

本船は、発見時、主機は停止しており、主機のキースイッチがONに入ってからクラッチレバーが中立の状態であった。

僚船船長によれば、本船のGPSプロッターに記録されていた航跡は、本船が8日05時00分ごろから08時00分ごろまで旗竿の投入の目的で直進した後に漂流し、11時30分ごろから本件旗竿の回収を始めるまでは、ふだんの操業時と同様であったが、その後、漂流しているようであった。（図1参照）

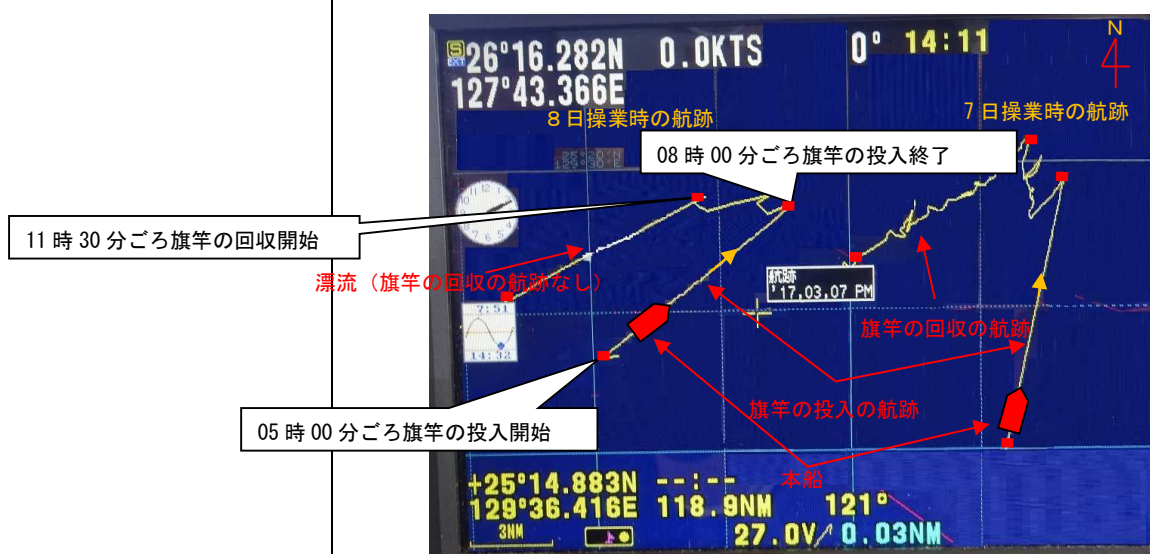


図1 本船のGPSプロッターの航跡

本船には、他船と衝突したような痕跡はなかった。

船長は、ふだんの操業時、ジャージのズボンとハイネックのシャツにジャンパーを羽織ってその上につなぎの合羽^{かっぱ}を着用して長靴を履いていた。

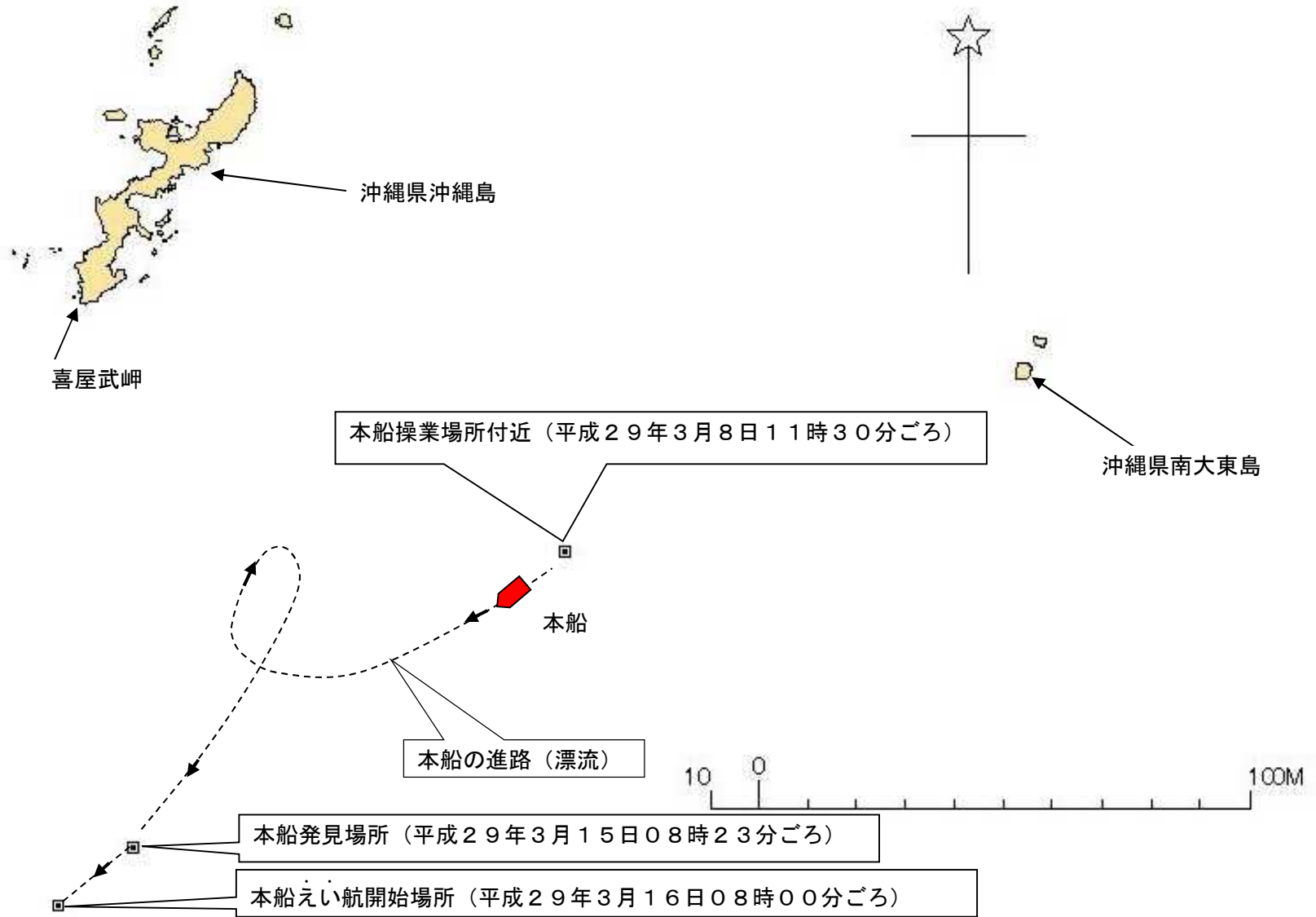
船長は、ふだん、操業時に救命胴衣を着用しておらず、また、本船の発見時、救命胴衣は操舵室にあった。

船長は、本船で約7年間操業しており、そでいかの旗流し漁の経験が約20年間あり、ふだんから僚船と出港していた。

船長の家族によれば、船長は持病もなく、出港時の健康状態は良好であると感じた。

<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>船長は、行方不明となった。</p> <p>本船は、沖縄島南東方沖において、3月8日09時00分ごろ船長が僚船船長からの船舶電話に応答した後、9日04時00分ごろ別の僚船2隻の船長が無線及び船舶電話を呼び出したものの応答がなかったことから、この間において、船長が落水したものと考えられる。</p> <p>船長は、本船の発見時、本件旗竿につながっている枝系及びステンレスパイプのエギが付いた幹系にさめまたはかじき等に切られたような痕跡が残っていたこと、及び右舷舷門が開いていたことから、操業中に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。</p> <p>船長は、本事故当時、救命胴衣を着用していなかったものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が操業中、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"> ・救命胴衣を着用して操業を行うこと。

付図1 事故発生概略図



付図2 本件旗竿の仕掛け（そでいかの旗流し漁）

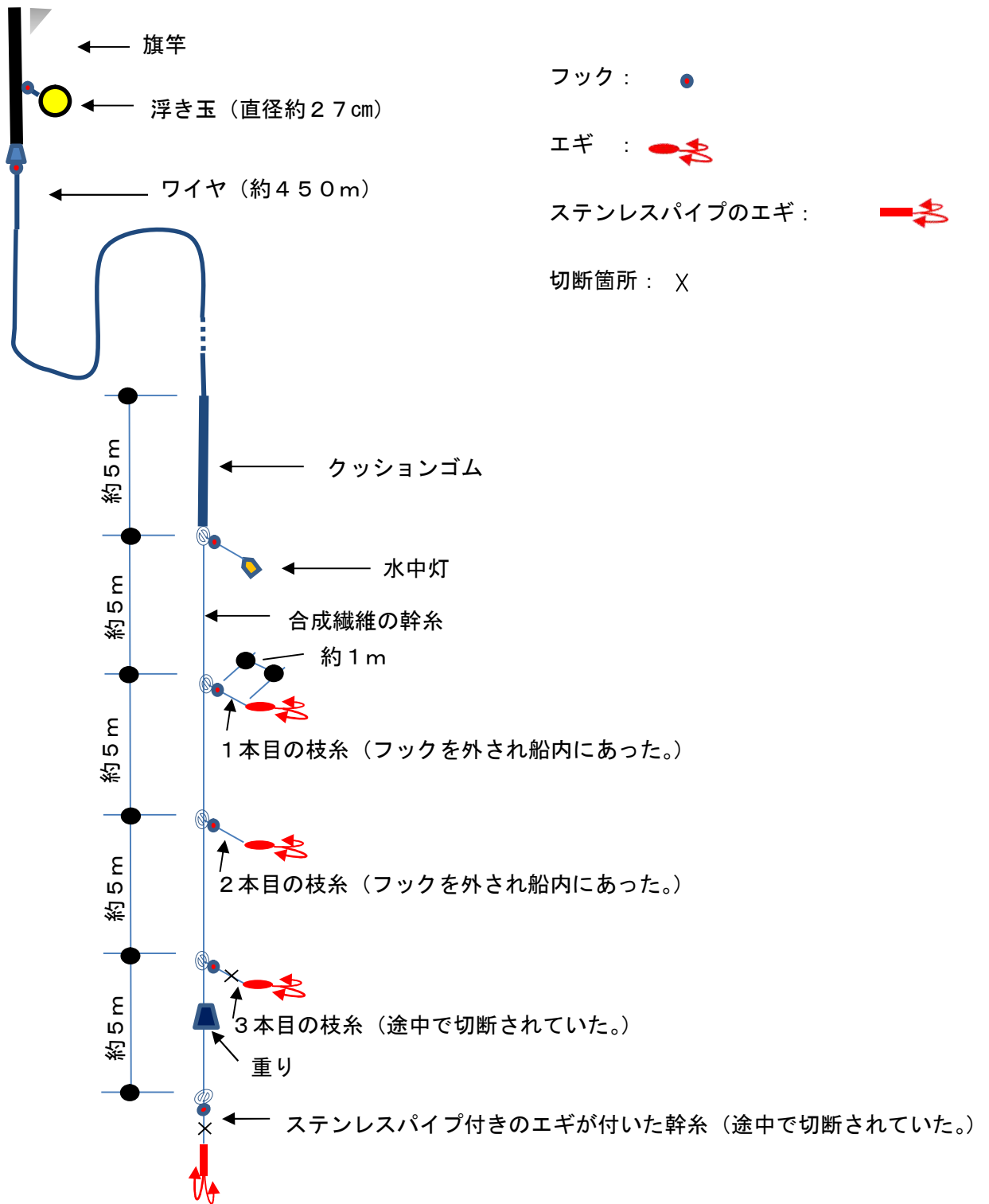


写真1 本船（発見時）



(海上保安庁提供)