

船舶事故調査報告書

令和元年10月2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

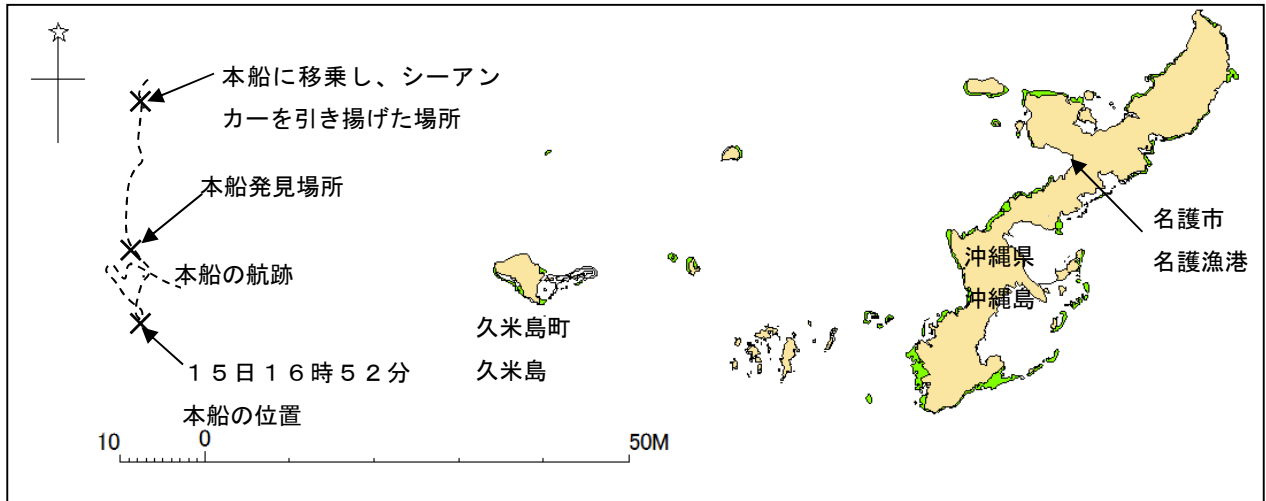
事故種類	乗組員行方不明																													
発生日時	不明（平成30年7月16日 00時00分ごろ～08時00分ごろの間）																													
発生場所	不明（沖縄県久米島町久米島西方沖）																													
事故の概要	漁船哲丸は、無人で漂流しているところを発見され、船長が行方不明となった。																													
事故調査の経過	平成30年7月18日、本事故の調査を担当する主管調査官（那覇事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。 原因関係者からの意見聴取は、本人が本事故で行方不明となったため、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 哲丸、9.1トン ON2-1189（漁船登録番号）、個人所有 14.86m (Lr) × 3.58m × 1.15m、FRP ディーゼル機関、384.70kW、平成8年4月3日 第293-30652号（船舶検査済票の番号）																													
乗組員等に関する情報	船長 男性 39歳 一級小型船舶操縦士 免許登録日 平成23年8月19日 免許証交付日 平成28年8月10日 (令和3年8月18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 晴れ、視界 良好 本船発見場所の東方約49海里（M）に位置する久米島特別地域気象観測所における7月16日の観測値は、次のとおりであった。 <table border="1" data-bbox="563 1744 1361 2040"> <thead> <tr> <th rowspan="2">時刻 (時：分)</th> <th colspan="2">平均</th> <th colspan="2">最大瞬間</th> </tr> <tr> <th>風向</th> <th>風速(m/s)</th> <th>風向</th> <th>風速(m/s)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>00:00</td> <td>東北東</td> <td>3.6</td> <td>東北東</td> <td>5.9</td> </tr> <tr> <td>02:00</td> <td>東北東</td> <td>3.2</td> <td>東北東</td> <td>5.1</td> </tr> <tr> <td>04:00</td> <td>東北東</td> <td>3.1</td> <td>東北東</td> <td>5.1</td> </tr> <tr> <td>06:00</td> <td>東北東</td> <td>3.5</td> <td>東北東</td> <td>5.7</td> </tr> </tbody> </table>	時刻 (時：分)	平均		最大瞬間		風向	風速(m/s)	風向	風速(m/s)	00:00	東北東	3.6	東北東	5.9	02:00	東北東	3.2	東北東	5.1	04:00	東北東	3.1	東北東	5.1	06:00	東北東	3.5	東北東	5.7
時刻 (時：分)	平均		最大瞬間																											
	風向	風速(m/s)	風向	風速(m/s)																										
00:00	東北東	3.6	東北東	5.9																										
02:00	東北東	3.2	東北東	5.1																										
04:00	東北東	3.1	東北東	5.1																										
06:00	東北東	3.5	東北東	5.7																										

	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 25%; text-align: center;">08:00</td> <td style="width: 25%; text-align: center;">東</td> <td style="width: 25%; text-align: center;">4.0</td> <td style="width: 25%; text-align: center;">東</td> <td style="width: 25%; text-align: center;">7.1</td> </tr> </table>	08:00	東	4.0	東	7.1
08:00	東	4.0	東	7.1		
事故の経過	<p>海象：うねり 波高約1.5m、水温 約27℃ 気象庁沿岸波浪図による波浪等の状況 沖縄島沖（東シナ海側） 7月15日21時 波向 東、波高 0.7m、周期 4秒、風向 東、風速 約6.7m/s 16日09時 波向 東、波高 0.7m、周期 4秒、風向 東、風速 約5.7m/s 日出時刻：7月16日05時53分ごろ</p> <p>本船は、船長（以下「本船船長」という。）が1人で乗り組み、外国漁船の操業状況についての調査業務（以下「本件業務」という。）を行う目的で、平成30年7月14日12時00分ごろ、久米島西方沖に向け、僚船3隻（以下「僚船A」、「僚船B」及び「僚船C」という。）と共に沖縄県名護市名護漁港を出港した。</p> <p>所属の漁業協同組合（以下「本件組合」という。）の担当者は、15日12時50分ごろ、久米島西方沖（北緯26°22.3′ 東経125°54.6′）に着いた旨、本船船長から本件業務の定時連絡を受けた。</p> <p>僚船Aの船長（以下「船長A」という。）は、15日の本件業務を終え、18時30分ごろ本船船長からパラシュート型シーアンカー（以下「本件シーアンカー」という。）を投入して漂泊することを無線で聞いた後、16日00時00分ごろ無線で本船船長と漁獲状況の話をした。</p> <p>船長Aは、08時00分ごろ、本船船長から本件業務を開始する連絡がないので、本船船長を無線及び船舶電話で呼び出したが、本船船長から応答がなく、状況を確認しようと本船を探すこととした。</p> <p>船長Aは、12時00分ごろ、北緯26°23.5′ 東経125°54.7′で本船を発見して接近したところ、無線機で呼び出している自分の声の本船から聞こえるだけで、本船船長からの応答がなく、本船の機関が運転状態であり、左舷から浮き球が付いた本件シーアンカーを投入した状態であることを認め、このことを僚船B及び僚船Cに連絡し、本船船長が落水していないか本船の周囲で探すこととした。</p> <p>本件組合の担当者は、14時26分ごろ、本船の近くに到着した僚船Bから本船と連絡が取れないとの報告を受け、海上保安庁に通報した。</p> <p>本船は、ヘリコプタで来援した海上保安官が移乗し、無人であることが確認された。</p> <p>本船は、17日09時00分ごろ来援した本件組合の所属漁船から本船船長の親族が移乗し、本件シーアンカーが揚収され、18日09時15分ごろ名護漁港に帰港した。</p>					

	<p>本船船長は、海上保安庁の巡視船、飛行機及びヘリコプタ、水産庁監視船及び本件組合の漁船等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 事故発生経過概略図 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船は、平成29年10月頃購入され、操業中の落水防止として、右舷及び船尾のみブルワーク上に甲板からの高さが約1.1mになるところまでステンレス製のハンドレールが増設された。なお、左舷側はブルワーク及びハンドレール共に高さが約0.8mであり、左舷中央部における水面から舷縁までの高さが約0.9mであった。</p> <p>本件シーアンカーは、傘部の直径が約9mであり、吊紐には直径約30mm 長さ約60mのえい索が接続され、傘頂部には^{おもり}錘を取り付けた先に長さ約20mの索が結ばれ、シャックルを介して2本の索が接続され、1本が先端に浮き球を取り付け、もう1本が長さ約100mの引揚げ索となっていた。</p> <p>本船並びに僚船A、僚船B及び僚船Cは、北緯25°30'～26°30'、東経125°30'～126°00'の海域内でそれぞれ分かれて、毎日08時00分ごろ～17時00分ごろまでの間に本件業務を行っていた。</p> <p>本船発見時における状況は、次のとおりであった。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・船体には、他船と衝突したような痕跡はなかった。 ・右舷船首及び右舷船尾に釣り竿があったが、仕掛け及び釣り糸等が片付けられていた。 ・右舷前部に設けられた脱着可能な舷門が空いていた。 ・前部甲板の左舷側に漁獲物が入ったクーラーボックスがあった。 ・集魚灯が消灯していた。 ・左舷中央部のたつに本件シーアンカーのえい索が結ばれ、操舵室前部にある船室囲壁の左舷側に備えられた巻上げ機が空転しており、引揚げ索が同囲壁の左舷側の甲板上にあって、破損した引揚げ索のスイベルのボルトが巻上げ機の近くに落ちていた。 ・破損した引揚げ索のスイベルのボルトには、腐食が認められた。 ・クラッチレバーは、中立であった。 ・GPSプロッターには、久米島西方沖の南方から北方への航跡が表示されていた。 ・本船船長の携帯電話が、操舵室右舷側にあった。 ・15日16時52分GPSプロッターの画面を撮影した画像（北緯26°15.8' 東経125°55.5'）がデジタルカメラに記録されていた。 ・本船船長が名護漁港出港時に着用していた救命胴衣が後部甲板下の物入れにあった。 ・本船船長が操業中に使用する^{かっぱ}合羽のズボンと長靴がなくなってい

	<p>た。</p> <p>本船船長の親族は、本船に移乗して状況を確認したところ、本件シーアンカーを回収する目的で、左舷船首のローラーガイドに通した引揚げ索を巻上げ機のドラムで巻き上げていたところ、本船船長が落水したのではないかと本事故後に思った。</p> <p>本船船長は、約6～7年間の操業経験があった。</p> <p>本船船長の親族によれば、本船船長は、身長が約180cmであり、出港前の健康状態は良好であると感じた。</p> <p>(付図2 本件シーアンカーの状況(イメージ)、写真1 本船(発見時)、写真2 両舷のハンドレール状況、写真3 ふだんの引揚げ索の巻上げ状況を再現、写真4 各索の結合部 参照)</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>本船船長は、行方不明となった。</p> <p>本船は、久米島西方沖において、7月16日00時00分ごろ本船船長が船長Aからの無線連絡に応答した後、08時00分ごろ船長Aが無線機で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、本船船長が落水したものと考えられる。</p> <p>本船は、発見された際、漁具が片付けられていたこと、集魚灯が消灯していたこと、巻上げ機が空転していたこと、及び引揚げ索が取り込まれていたことから、本件シーアンカーの回収作業中に本船船長が落水したものと考えられるが、目撃者がおらず、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>原因</p>	<p>本事故は、本船が久米島西方沖で本件シーアンカーの回収作業中、本船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>今後の同種事故等による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"> ・甲板作業を行う場合は、救命胴衣を着用すること。 ・甲板上での作業を考慮し、舷側に落水防止のハンドレール等を増設することが望ましい。 ・外洋で操業する場合、携帯電話の電波の届かないところがあるので、非常事態の発生に備え、PLB(携帯用位置指示無線標識)を携帯することが望ましい。

付図1 事故発生経過概略図



付図2 本件シーアンカーの状況（イメージ）

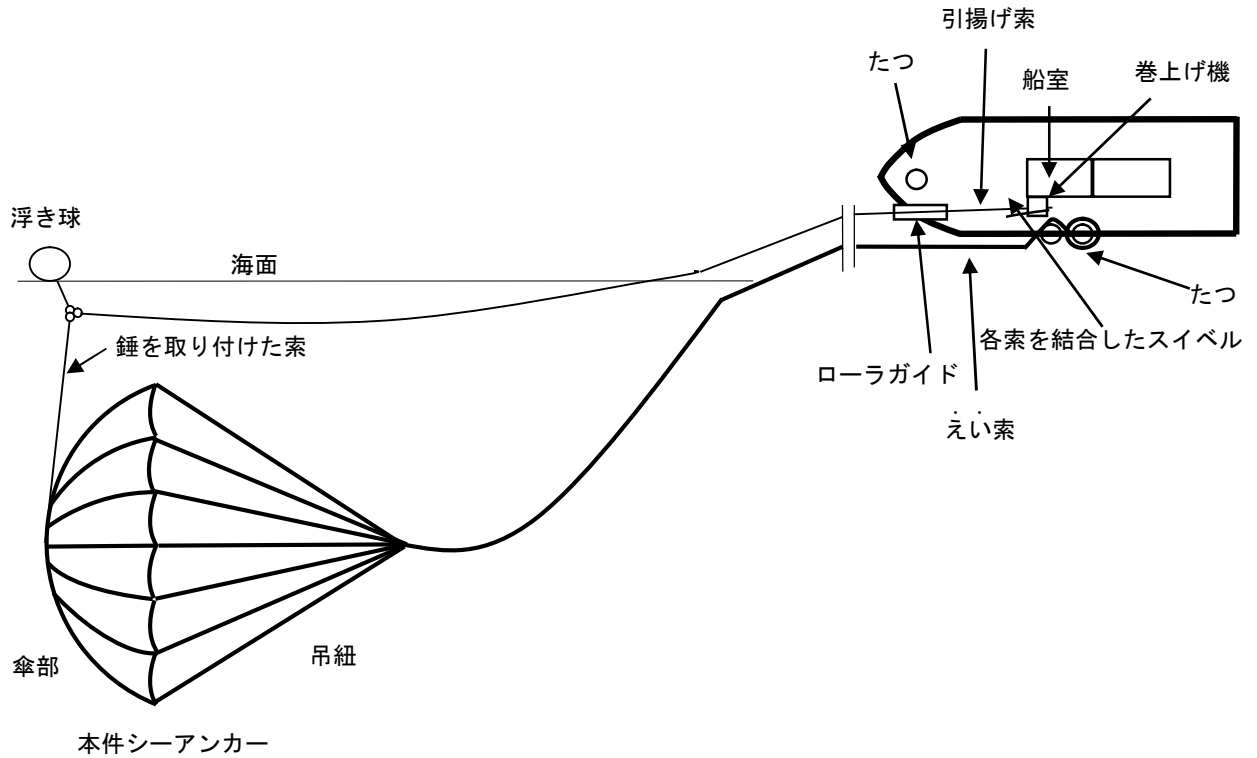


写真1 本船（発見時）



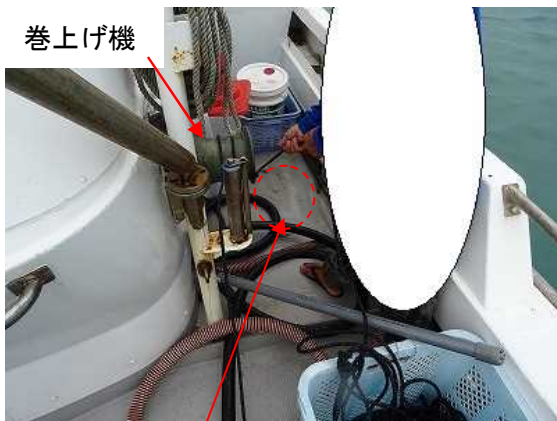
（海上保安庁提供）

写真2 両舷のハンドレール状況



ハンドレールの増設箇所 引揚げ索があった場所

写真3 ふだんの引揚げ索の巻上げ状況を再現



破損したスイベルのボルトがあった場所

写真4 各索の結合部



スイベルの破損箇所