

## 船舶事故調査報告書

令和3年6月9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（令和2年1月27日10時40分ごろ～12時10分ごろ）
発生場所	大分県佐伯市尾浦南方海岸付近
事故の概要	漁船第八幸永丸は、機関停止となり、無人の状態では海岸に乗り揚げ、船長が行方不明になった。
事故調査の経過	令和2年2月3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 第八幸永丸 8.5トン OT2-2922（漁船登録番号）、個人所有 14.04m(Lr)×4.06m×1.40m、FRP ディーゼル機関、338kW、平成17年6月19日
乗組員等に関する情報	船長 40歳 二級小型船舶操縦士 免許登録日 平成29年9月21日 免許証交付日 平成29年9月21日 (令和4年9月20日まで有効)
死傷者等	行方不明 1人（船長）
損傷	操舵室船首側付近に破断、船体及び搭載機具の一部が流失（全損）
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 東北東、風速 約15m/s、視界 良好 海象：海上 波高 約2.0m以上 佐伯市には、1月27日03時40分に暴風警報が発表され、本事故当時も継続中であった。
事故の経過	本船は、令和2年1月27日06時30分ごろ、佐伯市入津漁港（畑野浦）において漁獲物の出荷作業を行った後、船長1人が乗り組み、養殖研究の会社の私設岸壁に移動して餌を搭載し、09時10分ごろ尾浦東方沖の養殖筏（以下「本件養殖筏」という。）で給餌作業を行う目的で出港した。 僚船（以下「僚船A」という。）の船長は、本船に乗船して、船長と一緒に出荷作業を行い、別れた後、僚船Aに1人で乗り組み、本船よりも少し遅れて出航した。

	<p>僚船Aの船長は、本件養殖筏の別の区画で給餌作業を行っていたが、10時30分ごろ風が強まり、船長から給餌を中止して一緒に帰港するように合図が送られたので、給餌を中止して帰港することとした。</p> <p>本船は、僚船Aが本件養殖筏から離れた後に、しばらく停船していた。その際、船長から本船所属の会社（以下「A社」という。）社長に、機関の不具合が発生したことについて電話連絡があった。</p> <p>僚船Aの船長は、本船が発出した後、様子がおかしいと思い、近くで待機していたところ、A社社長から本船で機関の不具合が発生しているとの連絡を受けて、本船の左舷船尾部で手招きをしている船長を見ながら本船の船首約10mまで僚船Aを接近させ、えい航用ロープを投げ渡し、僚船Aにより本船をえい航し始めた。</p> <p>本船のえい航開始直後にえい航用ロープが切れたので、10時40分ごろ、船長が本船からロープを渡して再度えい航され始めたものの、本船側のロープのつなぎ目が解け、急激に強くなった約15m/sの東北東風に本船は圧流され始めた。</p> <p>本船は、約2m以上の高波を受けて動揺しながら尾浦南方の海岸（以下「本件海岸」という。）に接近し、本件海岸に乗り揚げた。</p> <p>僚船Aの船長は、10時40分ごろ、船長からロープを受け取ってえい航を再開した時以降、船長の姿を確認できず、また、高波により本船に接近することができなかつたので、A社社長の指示で本船に対する救援及び船長の救助を断念し、帰港した。</p> <p>A社社長及び本船の所属漁業協同組合支店（以下「漁協A支店」という。）の支店長は、10時45分ごろ、水難救済会及び海上保安庁に本事故の発生を通報するとともに船長の救助を要請し、水難救済会及び漁協A支店の船が船長の救助を試みたが、本件海岸付近の波高が約5mに達し、船の運航が困難な状況であったので救助を断念した。</p> <p>漁協A支店の職員は、海上保安庁の巡視船も海上での救助を断念して、陸上から船長の捜索及び救助を行うとの連絡を受け、海上保安官と共に陸上からの捜索を開始した。</p> <p>漁協A支店の職員は、12時10分ごろ崖の下の本件海岸に打ち上げられた本船操舵室付近を発見して近づこうとしたものの、高波により近づくことができず、船長を発見することができなかつた。</p> <p>以後数日間、A社社員、漁協A支店の職員などにより船長の捜索が継続され、船長の雨着及び衣服が本件海岸の南側の砂浜で発見されたものの、船長は発見されずに行方不明となった。</p> <p>本船は、波浪により操舵室船首側が破断し、その他の船体及び搭載機具の一部が海岸に散乱し、廃船処理をされた。</p> <p>（付図1 事故発生場所概略図 参照）</p>
その他の事項	船長は、僚船Aの船長が最後に目撃した際、雨着を着用していたの

	<p>で救命胴衣の着用については確認されていなかったものの、日頃から救命胴衣を着用しており、A社からも救命胴衣の着用を指示されていた。</p> <p>本船の機関は、14年間運航された間、大きな不具合は発生しておらず、令和元年5月ごろに委託業者による整備が行われていたが、顕著な問題は認められていなかった。</p> <p>本船の燃料は、1月6日に補給され、前々日にA社社長が燃料タンクを点検して残量が約800ℓと確認されていたので、1日3～4時間の作業による約60～100ℓの消費量を考慮すると、十分な量であった。</p> <p>A社は、給餌作業を行う時機及びその気象条件については、各船長に任せていた。</p> <p>船長は、日頃、気象情報について、テレビ報道等で把握したり、陸上から海上を直接見て波や風など確認したことなどを、ときどき親族に話していた。</p> <p>船長の親族によると、船長は、出荷作業及び餌の積み込み作業に立ち会った際、健康状態は良好に見え、午後から天候の悪化を予想していたようで、ときどき沖合の波の状況を気にする様子であった。</p> <p>船長は、漁船の乗組み経験が約10年であり、令和元年11月1日以降、本船で給餌作業に従事していたが、以前にもA社以外で養殖筏からの出荷作業を主に経験していた。</p> <p>本事故時、本船及び僚船Aと他社の漁船4隻が、11時前まで給餌作業を行っていた。</p>
<p><b>分析</b></p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象等の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>不明</p> <p>あり</p> <p>あり</p> <p>船長は、行方不明になった。</p> <p>船長は、尾浦南方沖において、暴風警報が発表され、約15m/sの東北東風が吹く状況下、給餌作業を中止して帰港中、10時40分ごろ、機関停止により運航不能になった本船からロープを渡して以降、その姿が確認されず、12時10分ごろ陸上からの捜索により、崖の下の本件海岸に打ち上げられた本船操舵室付近が無人で発見されたことから、その間に落水して行方不明になったものと推定される。</p> <p>本船が運航不能になった状況及び、船長が落水した状況については、船長が行方不明になったことから、明らかにすることができなかった。</p> <p>船長は、給餌作業を行う時機及びその気象条件については、A社から任されていたので、自身の判断で出港して給餌作業を行ったものと考えられる。</p>

原因	<p>本事故は、尾浦南方沖において、暴風警報が発表され、約15m/sの東北東風が吹く状況下、船長が給餌作業を中止して帰港中、船長が落水して行方不明になったものと推定される。</p>
再発防止策	<p>今後の同種事故等の再発防止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"> <li>・ 船舶は、暴風警報が発令されている間又は気象の悪化が予想される時は、風が弱くても急激に強まることを考慮し、沿岸での作業は行わないこと。</li> <li>・ A社は、給餌作業実施時の気象制限について、基準を設け、規定すること。</li> <li>・ A社は、給餌を行う漁船に不具合が生じた時に、確実にえい航できるように、設備や装具を備えておくとともにその要領を周知しておくこと。</li> <li>・ A社は、給餌を行う漁船の機関の不具合などによる運転停止の事態に対し、可能な予防措置を講じること。</li> </ul>

付図1 事故発生場所概略図

