

船舶事故調査報告書

令和4年4月13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3年2月16日 09時57分ごろ～17日 10時ごろの間）																									
発生場所	不明（沖縄県石垣市石垣島南方沖）																									
事故の概要	漁船 尚洋丸は、無人の状態 <small>しょうよう</small> 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	令和3年2月22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 尚洋丸、10トン ON2-3144（漁船登録番号）、井上工業株式会社（船舶所有者）、個人（船舶借入人） 14.92m (Lr) × 3.42m × 1.08m、FRP ディーゼル機関、423kW、平成19年4月16日 第290-59583号（船舶検査済票の番号）																									
乗組員等に関する情報	船長 44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 平成13年3月29日 免許証交付日 平成28年7月14日 (令和3年6月26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：石垣島地方気象台の2月16日07時00分から17日10時00分までの観測値は次のとおりであった。 <table border="1"> <thead> <tr> <th>月日時分</th> <th>風向</th> <th>平均風速(m/s)</th> <th>天気</th> <th>視程(km)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2月16日 07:00</td> <td>北東</td> <td>3.6</td> <td>晴れ</td> <td>20.0</td> </tr> <tr> <td>08:00</td> <td>北東</td> <td>3.3</td> <td>晴れ</td> <td>20.0</td> </tr> <tr> <td>09:00</td> <td>東北東</td> <td>5.5</td> <td>晴れ</td> <td>20.0</td> </tr> <tr> <td>10:00</td> <td>東北東</td> <td>7.2</td> <td>晴れ</td> <td>20.0</td> </tr> </tbody> </table>	月日時分	風向	平均風速(m/s)	天気	視程(km)	2月16日 07:00	北東	3.6	晴れ	20.0	08:00	北東	3.3	晴れ	20.0	09:00	東北東	5.5	晴れ	20.0	10:00	東北東	7.2	晴れ	20.0
月日時分	風向	平均風速(m/s)	天気	視程(km)																						
2月16日 07:00	北東	3.6	晴れ	20.0																						
08:00	北東	3.3	晴れ	20.0																						
09:00	東北東	5.5	晴れ	20.0																						
10:00	東北東	7.2	晴れ	20.0																						

	11:00	東	6.4	晴れ	20.0
	12:00	東	6.2	晴れ	20.0
	18:00	南東	3.4	晴れ	20.0
	2月17日 00:00	南	4.3	晴れ	20.0
	04:00	南西	6.2	雨	20.0
	07:00	北	9.0	雨	17.9
	10:00	北北東	9.5	雨	12.0
	11:00	北北東	8.9	雨	20.0
	12:00	北北東	10.5	雨	20.0
	海象：沿岸波浪実況図によれば、2月15日21時00分から17日21時00分までの石垣島沖（沿岸代表点、北緯24°30′ 東経124°35′）の波向、波の周期、波高、風向及び風速は、次のとおりであった。				
	月日時分	波向	周期(s)/波高(m)	風向	風速(ノット)
	2月15日 21:00	北東	7/1.8	北北東	16 (約8.6m/s)
	2月16日 09:00	北東	9/1.7	東北東	12 (約6.5m/s)
	21:00	北東	9/1.7	南東	7 (約3.8m/s)
	2月17日 09:00	北	7/1.9	北北東	33 (約17.8m/s)
	21:00	北北東	9/3.6	北北東	24 (約13.0m/s)
	2月16日以前に沖縄県石垣市石垣漁港を出港した漁船きり丸船長（以下「僚船A船長」という。）、漁船大洋丸船長（以下「僚船B船長」という。）、漁船宏徳丸船長（以下「僚船C船長」という。）の口述によれば、石垣島沖では17日朝方から昼頃にかけて時化 ^{しげ} てくる予報であり、出漁していた漁船は、同日午前中までには続々と石垣漁港に帰港していた。				
事故の経過	<p>本船は、船長（以下「本船船長」という。）が1人で乗り組み、まぐろ漁の目的で、2月15日夕方ごろ石垣漁港を出港した。</p> <p>そでいか漁を終えた僚船A船長は、15日21時ごろ～22時ごろの間、石垣漁港の南方約18海里（M）にある6番パヤオ^{*1}から南西方に約12M離れた沖（北緯23°55′ 東経123°57′）で、本船船長が集魚灯を点けて漁を行っているところを目撃していた。</p> <p>石垣島南西方沖（北緯23°35′ 東経123°25′）の漁場で</p>				

*1 「パヤオ」とは、浮体を付した人工物を海の表層又は中層に設置して形成した魚礁をいう。

そでいか漁を終えた僚船B船長は、16日深夜、石垣漁港へ向けて北東進中、右舷方に集魚灯を点けた本船を目撃し、漁業無線（以下単に「無線」という。）で本船船長から釣果がない旨を聞いた際、「55の50でやる」と聞き、本船船長が北緯23°55′東経123°50′の海域で漁を行うと思った。

僚船A船長は、本船を目撃した後に就寝して16日03時30分過ぎに起床し、04時00分ごろ、本船が集魚灯を消していたので、なぜ集魚灯を消しているのか、無線で本船船長に聞いたところ、パヤオの10M以内に近づいたら集魚灯を消さなければならず、潮目が変わり、本船が流されてパヤオに近づいていたので集魚灯を消して休んでいるとの返事を受けた。

僚船A船長は、6番パヤオから南方に約10M離れた沖（石垣島南方沖）で、04時30分ごろ～05時00分ごろの間において、そでいか漁の投縄で道具を海中に入れていた際、本船がシーアンカーを揚げた状態で風に押されて南西方に流され、自船に接近していたので、本船船長に対し、道具が海中に入っているから気を付けるよう伝え、「OKです」との返事を受けた。

僚船C船長は、石垣島南西方沖（北緯23°35′東経123°25′）の漁場でそでいか漁の投縄を始めてから10分程度経過した05時00分ごろ、無線で本船船長を呼び出して釣果について聞いたところ、「釣果無しでもう帰ります」との返事だったので、気を付けて帰るよう本船船長に伝えた。

僚船A船長は、06時ごろ～07時ごろの間に道具を海中に入れ終わり、この間において、本船船長が無線で「帰りますのでありがとうございます、帰ります」と元気よく話していたのを聞き、石垣漁港へ帰港すると思った。

僚船B船長は、本船船長から16日昼頃に石垣漁港へ帰港する予定と聞いていたが、本船は、16日昼頃になっても帰港せず、16日は海の状況が非常に良かったので、夜も操業して17日朝方に帰港するだろうと思っていたが、17日朝方になっても帰港せず、17日09時ごろ～10時ごろの間に本船船長を無線で何度も呼び出したが応答がなかったので異変が起きたと思い、僚船A船長、僚船C船長のほか‘本船船長が所属する漁業協同組合’（以下「本件漁協」という。）の漁師に本船船長のことを尋ねたが、本船船長に関する情報を得られなかった。

本船が予定どおりに帰港していないことを知った僚船C船長は、本船が帰港していない旨を本件漁協担当者に伝え、本件漁協担当者は、17日12時31分ごろ、本件漁協所属の本船が入港予定時刻を過ぎても帰港せず、連絡が取れない旨を118番通報した。

海上保安庁の巡視船、固定翼機及び回転翼機、水産庁の漁業取締船

	<p>並びに本件漁協所属の漁船は、石垣島周辺海域の搜索を行ったが本船を発見することができず、手掛かりもなく、19日日没をもってしよう戒に合わせた搜索となった。</p> <p>本船は、3月29日05時ごろ、石垣島北西方約80Mの海域において、漂流しているところを巡視船により発見され、海上保安官が本船の船内外を確認し、船内に人影はなく、船体に目立った損傷もなく、右舷側中央部外板にある縦約63cm、横約60cmの門（魚の獲り入れ口、以下「舷門」という。）の扉が外れた状態であり、主機は始動していなかったもののクラッチが前進に入り、スロットルが低速に入ったままの状態であった。</p> <p>本船は、巡視船艇によりえい航された後、本件漁協所属の漁船に引き継がれ、08時30分ごろ石垣漁港に陸揚げされた。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図、写真1 本船及び舷門 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船船長は、漁を終えた後で帰港中に釣りすることがあり、石垣漁港を出港した2月15日の前日、トローリングに使用する電動リールの角度を調整するなどトローリングを行う準備をしていた。</p> <p>本船は、発見された際、船内には本船船長の携帯電話及びカバン、トローリングで使用する道具があり、右舷船尾端のロッドホルダに電動リールが入っており、釣り糸が絡んで先端の針が切れていた。</p> <p>舷門の扉は、通常、魚を獲り入れる際に外した後、上甲板上に置いておくが、本船が発見された時には無くなっていた。</p> <p>僚船A船長は、16日04時00分ごろ、本船船長と無線で会話した際に釣果がないことを聞き、「6番パヤオとは別のパヤオでやるのもありかも」という会話になった際、本船船長から「そういうのもあるね」との返事を受け、本船船長は小さい魚でもいいので、釣果を得てから石垣漁港へ帰港するのではないかと思った。</p> <p>僚船A船長は、16日06時ごろ～07時ごろの間に本船船長が帰る旨を話していた声を無線で聞いた後、本船船長の声を無線から聞くことはなかった。</p> <p>僚船C船長は、本船船長について、漁を行う際には無線で「自分はこの場所から入れます」「関係船はおりませんか」など周囲の漁船に知らせた上で漁を行っていたので、周囲の漁船に周知することなく漁を行う者ではないと思っていた。また、16日05時00分ごろに無線で会話した後、本船船長の声を無線から聞くことはなかった。</p> <p>僚船C船長は、16日の時点で翌日（17日）の石垣島沖では朝方から昼頃にかけて時化してくる予報であり、石垣島周辺海域では北風が強くなってくると黒潮と相まって三角波が発生し、海上は大時化となり、また、北方に向かおうとすると北風に押されるので、本船船長は16日05時00分以降、石垣島北方沖には向かっていないと思っていた。</p>

	<p>本船は、簡易型船舶自動識別装置*2（以下「簡易AIS」という。）が設置されているが、発見された際には電源が入っておらず、令和3年2月15日から17日までの間を含む前後の情報記録がなかった。</p> <p>本船船長の救命胴衣着用について、確認している者がおらず、本船船内から本船船長が使用していた救命胴衣は確認されなかった。</p> <p>本船船長の携帯電話には、本船上甲板上にまぐろ1本の写真が、2月16日09時57分の日時で保存されていた。</p> <p>（写真2 右舷船尾端のロッドホルダ 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、本船船長の携帯電話に2月16日09時57分の日時で本船上甲板上にまぐろ1本の写真が保存されていたこと及び17日09時ごろ～10時ごろの間に僚船B船長が無線で本船船長を何度も呼び出したが応答がなかったことから、この間において、本船船長が落水して行方不明となったものと考えられる。</p> <p>本船船長は、2月16日04時30分ごろ～05時00分ごろの間に石垣島南方沖で僚船A船長と会話していること、05時00分ごろに本船船長が僚船C船長との会話で帰る旨話していること、周囲の漁船に周知することなく漁を行う者ではないと僚船C船長が思っていたこと、06時ごろ～07時ごろの間に無線で本船船長が帰る旨話していた声を僚船A船長が聞いていることから、2月16日、石垣島南方沖で漁を終えた後、石垣漁港へ向けて帰港の途についた可能性があると考えられる。</p> <p>本船船長は、漂流していた本船が発見された際、船内に人影はなく、船体に目立った損傷もなく、舷門の扉が外れた状態であり、主機は始動していなかったもののクラッチが前進に入り、スロットルが低速に入ったままの状態であったこと及び船内にはトローリングで使用する道具があり、右舷船尾端のロッドホルダに電動リールが入っていて釣り糸が絡んで先端の針が切れていたこと、また、2月16日09時57分の日時で本船上甲板上にまぐろ1本の写真が本船船長の携帯電話に保存されていたことから、石垣漁港へ向けて帰港の途中、トローリングを行っていたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船船長が、石垣島南方沖で漁を終えた後、石垣漁港へ</p>

*2 「簡易型船舶自動識別装置」とは、国際条約で一定の船舶に対して搭載が義務付けられた船舶自動識別装置（AIS：Automatic Identification System、船舶の識別符号、種類、船名、船位、針路等に関する情報を自動的に送受信し、船舶相互間、陸上局の航行援助施設等との間で交換できる装置をいう。）より出力が小さく、また、送受信する情報項目を船名、船位、速力、針路、船種等に限定した装置をいう。

	<p>向けて帰港の途につき、トローリングを行っていた際、落水したことにより発生した可能性があると考えられる。</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"> ・ 小型船舶の船長は、携帯電話やスマートフォンを防水ケースに入れて使用できるよう身に付けておき、気象及び海象が悪化する前に帰港すること。 ・ 小型船舶の船長は、出港する際、簡易AISの電源を入れておくこと。 ・ 小型船舶の船長は、暴露甲板上では常時救命胴衣を着用し、携帯電話が通じない海域において漁を行う場合、落水時の備えとして、位置情報などを発信するPLB（携帯用位置指示無線標識）を耐压防水ケースに入れて携帯することが望ましい。

付図1 事故発生経過概略図

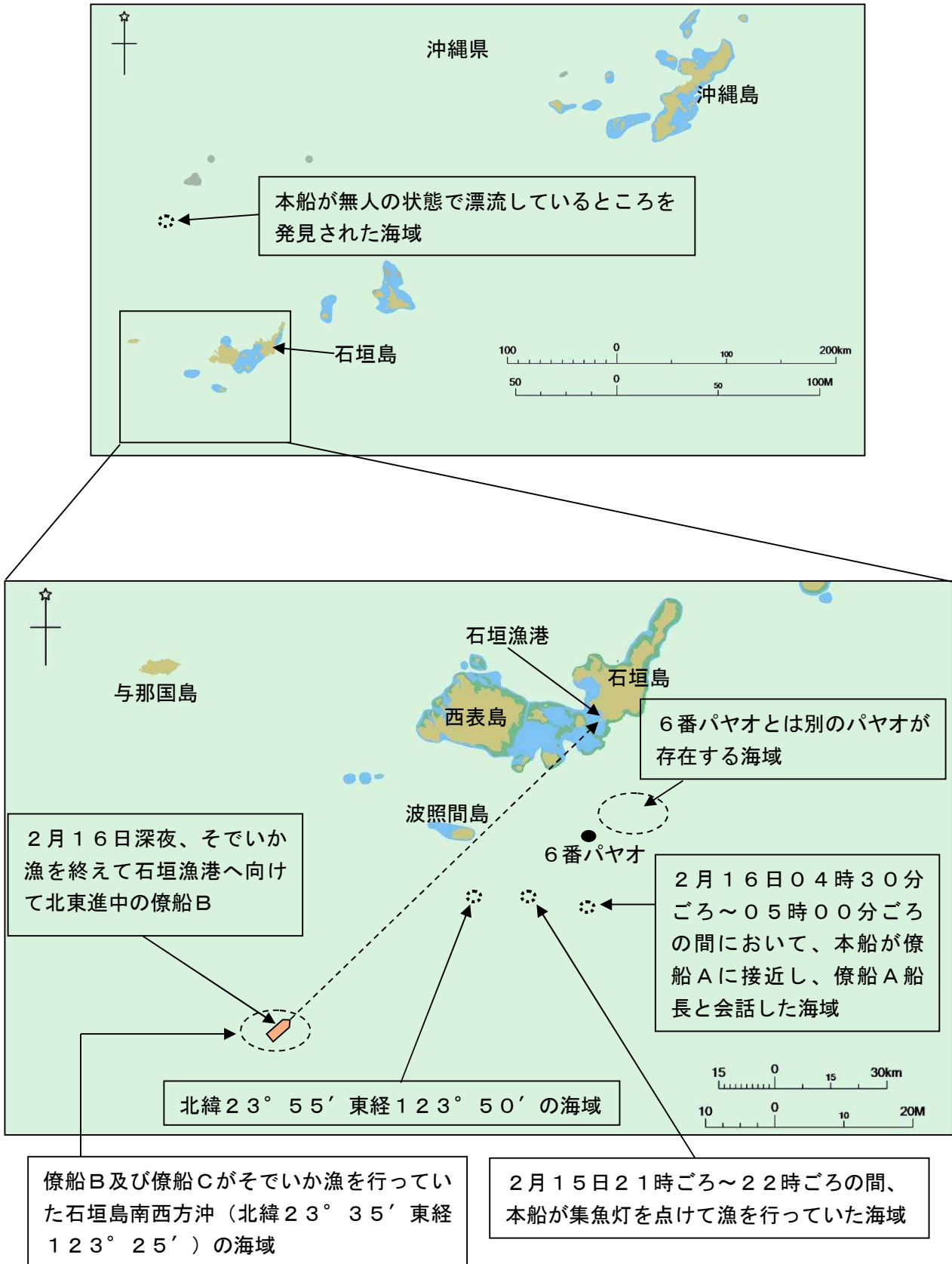
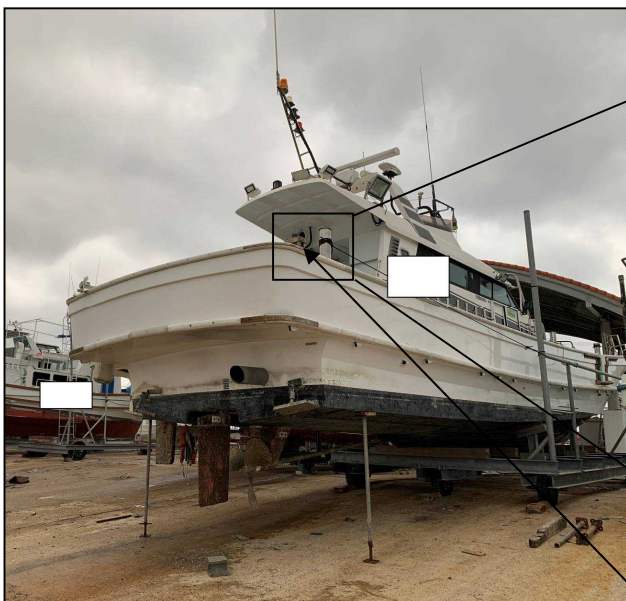


写真1 本船及び舷門



船内側から見た舷門

写真2 右舷船尾端のロッドホルダ



ロッドホルダ