

# 船舶事故調査報告書

令和4年6月15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	操縦者行方不明																								
発生日時	不明（令和3年4月9日 03時05分ごろ～10時17分ごろの間）																								
発生場所	不明（高知県土佐市白ノ鼻 <sup>しら</sup> 東方沖4海里（M）付近～白ノ鼻南南東方沖10.6M付近の間）																								
事故の概要	漁船 <sup>めいおう</sup> 明旺丸は、無人の状態 <sup>めいおう</sup> で漂流しているところを発見され、操縦者が行方不明となった。																								
事故調査の経過	令和3年4月13日、本事故の調査を担当する主管調査官（神戸事務所）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ているため、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 明旺丸、4.68トン KO3-18172（漁船登録番号）、個人所有 10.60m（Lr）×2.69m×0.75m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数15、昭和52年5月19日																								
乗組員等に関する情報	操縦者 73歳 操縦免許 なし																								
死傷者等	行方不明 1人（操縦者）																								
損傷	なし																								
気象・海象	気象：天気 晴れ、視界 良好 本船発見場所南南東方沖約9.8Mに位置する土佐黒潮牧場12号施設灯における観測値は次のとおりであった。 <table border="1" data-bbox="794 1619 1177 2058"> <thead> <tr> <th>時刻</th> <th>風向 (°)</th> <th>風速 (m/s)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>03時00分</td> <td>000</td> <td>8.65</td> </tr> <tr> <td>04時00分</td> <td>350</td> <td>7.63</td> </tr> <tr> <td>05時00分</td> <td>356</td> <td>9.19</td> </tr> <tr> <td>06時00分</td> <td>353</td> <td>8.82</td> </tr> <tr> <td>07時00分</td> <td>356</td> <td>7.80</td> </tr> <tr> <td>08時00分</td> <td>001</td> <td>7.01</td> </tr> <tr> <td>09時00分</td> <td>352</td> <td>5.92</td> </tr> </tbody> </table>	時刻	風向 (°)	風速 (m/s)	03時00分	000	8.65	04時00分	350	7.63	05時00分	356	9.19	06時00分	353	8.82	07時00分	356	7.80	08時00分	001	7.01	09時00分	352	5.92
時刻	風向 (°)	風速 (m/s)																							
03時00分	000	8.65																							
04時00分	350	7.63																							
05時00分	356	9.19																							
06時00分	353	8.82																							
07時00分	356	7.80																							
08時00分	001	7.01																							
09時00分	352	5.92																							

	<table border="1"> <tr> <td>10時00分</td> <td>048</td> <td>4.42</td> </tr> <tr> <td>11時00分</td> <td>111</td> <td>3.54</td> </tr> </table> <p>海象：うねり 波向南東、波高約1.5m、水温 約19℃  日出時刻：05時43分ごろ</p> <p>高知県高知市及び土佐市には、本事故当時、乾燥注意報以外の気象及び海象に関する注意報及び警報は発表されていなかった。</p> <p>四国沖北部には、4月8日17時30分に海上風警報（最大風速15m/s）が発表され、本事故当時も継続中であった。</p>	10時00分	048	4.42	11時00分	111	3.54
10時00分	048	4.42					
11時00分	111	3.54					
事故の経過	<p>本船は、操縦者1人が乗り、小型底びき網漁の目的で、令和3年4月8日17時ごろ高知県高知市高知港を出航し、18時ごろ高知港南方沖3M付近から南西進しながら1回目の操業を開始した。</p> <p>同じ漁業協同組合に所属する僚船（以下「A船」という。）の船長（以下「船長A」という。）は、18時ごろ本船の北方海域で南西進しながら小型底びき網漁を開始し、19時30分ごろ北東進する目的で反転し、本船とすれ違った際、本船が約3ノットの対地速力で南西進しながら操業を続けているのを認めた。</p> <p>操縦者は、21時ごろ、高知県土佐市白ノ鼻東方沖2M付近の漁礁（以下「本件漁礁」という。）付近で本船のバッテリーが上がって機関が始動できなくなったので、船長Aに電話し、本船を高知港までえい航してほしい旨を伝えた。</p> <p>船長Aは、1回目の操業を開始した場所付近を出発し、本件漁礁付近に到着したものの、本船が見当たらなかったため操縦者に電話したところ、操縦者がA船の航海灯及び回転灯が見えないと述べたので、操縦者に対し、本船と会合する手がかりとなるよう本船上で紙や布を燃やすことを助言し、電話で連絡を取りながら周辺海域を捜した。</p> <p>操縦者は、22時30分ごろ、陸上にいた同じ漁業協同組合に所属する別の僚船（以下「B船」という。）の船長（以下「船長B」という。）に電話し、本船を高知港までえい航してほしい旨を伝えた。</p> <p>船長Bは、23時30分ごろ高知港を出航し、9日00時ごろ本件漁礁付近に到着したものの、本船が見当たらなかったため操縦者に電話したところ、操縦者がB船の航海灯及び作業灯が見えないと述べたので、電話で連絡を取りながら周辺海域を捜した。</p> <p>船長Bは、03時05分ごろ操縦者と電話で通話した後、03時10分ごろ操縦者の携帯電話に発信したものの、電源が入っていないか電波が届かない状態である旨のメッセージが流れた。</p> <p>船長A及び船長Bは、日出後も捜索を続けたものの本船を発見できなかったため、所属する漁業協同組合を経由して08時45分ごろ海上保安庁に本事故の発生を通報した。</p> <p>本船は、海上保安庁の巡視船艇、航空機及びヘリコプタによる捜索</p>						

	<p>が行われ、10時17分ごろ、白ノ鼻南南東方沖10.6M付近で、機関が停止した状態で漂流しているところを発見され、船内の捜索が行われたものの、操縦者が発見されず、海上の捜索が継続されたものの、操縦者が行方不明となった。</p> <p>(付図1 事故発生場所概略図 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>(1) 本船の操業形態及び構造</p> <p>本船が行う小型底びき網漁は、漁業許可証によれば18時から翌02時までの間、高知県物部川河口南方沖から高知県仁淀川河口南方沖の間において行うもので、漁網の投入後、約3ノットの対地速力でえい網し、揚網を行って漁獲物を回収する操業を繰り返すものであった。</p> <p>本船の漁具は、引き網、網口を広げるためのビーム（長さ約7～8m）、漁網（袖網及び袋網を合わせて長さ約7～8m）で構成されていた。（図1参照）</p> <p>図1 漁具</p> <p>甲板から舷縁までの高さは、船首部が約0.7m、中央部が約0.6m、船尾部が約0.6mであり、海面から舷縁までの高さ（乾舷）は、船首部、中央部、船尾部共に約1.3mであり、縄ばしごはなかった。</p> <p>右舷船尾部及び左舷船尾部には手すりが設置されており、右舷船尾部の手すりは、長さが約2.6m、舷縁からの高さが約0.7mであり、左舷船尾部の手すりは、長さが約4.0m、舷縁からの高さが約0.4mであった。（写真1～写真5参照）</p>



写真1 本船

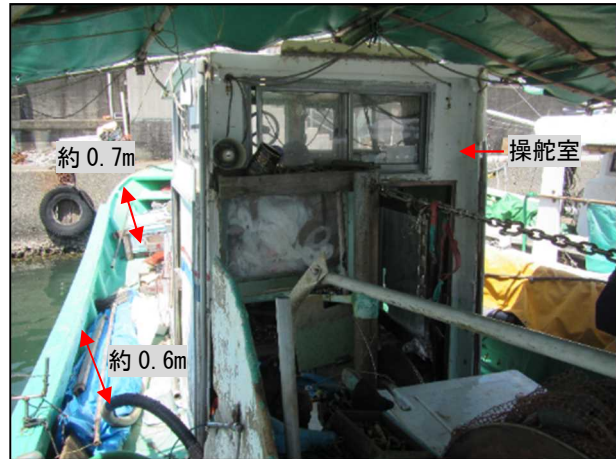


写真2 左舷側通路及び操舵室



写真3 後部甲板



写真4 左舷船尾部の手すり

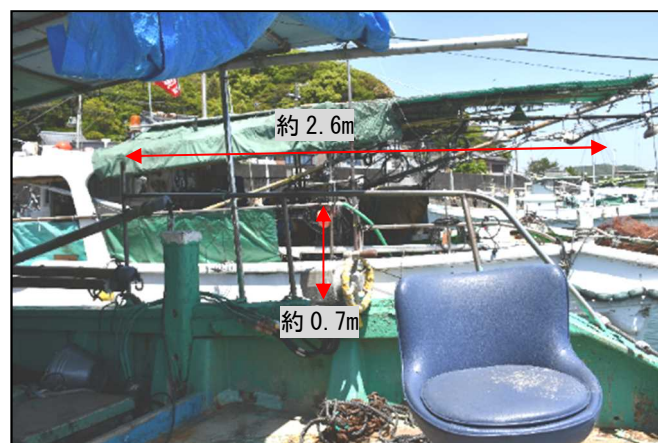


写真5 右舷船尾部の手すり

本船は、発見された際、船首甲板には燃えかすが入ったやかんが置かれ、引き綱及び袖網がリールウインチに巻き取られ、後部甲板上に置かれていた袋網には漁獲物が入った状態であり、船体には他船と衝突したような痕跡がなかった。（写真6参照）



写真6 船首甲板に置かれていたやかん

本船の操縦室に設置されていたGPSプロッターには航跡が記録されており、白ノ鼻東方沖4M付近で途切れていた。

バッテリーは、令和3年12月に新替えされ、本事故発生前まで不具合がなく、バッテリーが過放電となった要因は不明であった。

(2) 操縦者に関する情報

操縦者は、高知港出航時、長袖のTシャツ、胴付きカッパ、長靴を着用し、救命胴衣を着用していなかった。また、操縦者は、ふだんから救命胴衣を着用していなかったが、着用しない理由は不明であった。

本船の操縦室には、自動膨張式の作業用救命衣が置かれていた。

操縦者は、持病があり、疲れやすいことがあった。

操縦者は、小型船舶操縦免許を受けていなかった。

船長Aは、操縦者が、電源が喪失して航海灯が全て消えた状態となり、足元が見えにくくなって落水した可能性があるのではないかと本事故後に思った。

船長Bは、操縦者が、B船の灯火を認めなかったことから、B船が本件漁礁付近に到着した頃には、本船が北風によって本件漁礁付近から南方に流され、操縦者から伝えられた場所より南方沖にいたのではないかと本事故後に思った。

分析

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

不明

不明

不明

操縦者は、行方不明となった。

操縦者は、本船が漂流中、4月9日03時05分ごろ船長Bと携帯電話で通話した後、10時17分ごろ白ノ鼻南南東方沖10.6M付近で本船が無人の状態で見つけられたことから、

	<p>この間において落水して行方不明となったものと考えられる。</p> <p>本船は、発見された際、機関が停止し、漁獲物の入った漁網が船上に揚収され、船首甲板に燃えかすの入ったやかんが置かれた状態であったこと、僚船にえい航を依頼していたことから、操縦者が操業を終え、船首甲板で紙や布を燃やして僚船の到着を待っていた際に落水した可能性があると考えられる。</p> <p>本船は、GPSプロッターの航跡が白ノ鼻東方沖4M付近で途切れ、白ノ鼻南南東方沖10.6M付近で本船が発見されたことから、白ノ鼻東方沖4M付近で電源が喪失して機関を始動できなくなり、北風によって南方へ流されたものと考えられる。</p> <p>本船のバッテリーが過放電となった要因は不明であった。</p> <p>操縦者は、小型船舶操縦免許を受けていなかったことから、本船の船長として乗船してはならなかった。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、夜間、白ノ鼻東方沖～南南東方沖において、本船が漂流中、操縦者が本船から落水したことにより発生したものと考えられる。</p>
<p><b>再発防止策</b></p>	<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>・ 小型漁船の暴露甲板の乗船者は、救命胴衣を着用すること。</li> <li>・ 小型漁船の操縦者は、夜間、船内の電源が喪失して足元が暗い場合、落水することがないように、甲板上では手すり等につかまって姿勢を低くするなどして安定した姿勢を保つとともに、甲板上の漁具等につまずくことのないよう十分に注意すること。</li> <li>・ 小型船舶の操縦者は、機関の始動ができなくなり、僚船等の支援が得られない場合、速やかに海上保安庁に救助を要請すること。</li> <li>・ 小型船舶の操縦者は、バッテリーの保守点検を定期的に行うとともに発航前点検を確実にすること。</li> <li>・ 小型船舶の操縦者は、落水した場合に備え、縄ばしごを準備しておくことが望ましい。</li> <li>・ 小型船舶の船長として乗船する場合は、小型船舶操縦免許を受け</li> </ul>

付図1 事故発生場所概略図

