

# 船舶事故調査報告書

令和5年5月31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4年4月23日 11時30分ごろ～14時16分ごろの間）
発生場所	不明（和歌山県白浜町鶺居漁港南方沖10.3海里（M）付近～同漁港東方の岩場付近の間）
事故の概要	漁船第十二佐平丸は、帰航中、船長が落水して行方不明となった。
事故調査の経過	令和4年4月26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たため、行わなかった。
<b>事実情報</b> 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 第十二佐平丸、7.9トン WK2-5132（漁船登録番号）、個人所有 13.14m（Lr）×3.38m×1.33m、FRP ディーゼル機関、404.5kW、平成9年12月10日 第252-22261号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 55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62年12月4日 免許証交付日 令和元年9月10日 （令和6年11月17日まで有効）
死傷者等	行方不明 1人（船長）
損傷	船首船底及びシューピースに擦過傷等

気象・海象

気象：天候 曇り、視界 良好

本船発見場所の南南西方沖約13.3Mに位置するNo.4市江崎浮魚礁<sup>いちえ</sup>における4月23日03時00分から15時00分までの風速、風向及び水温の観測値は次のとおりであった。

月日時分	風速 (m/s)	風向	水温 (°C)
4月23日			
03:00	0.2	北東	17.30
04:00	0.5	北北東	17.26
05:00	1.7	北北東	17.22
06:00	1.7	北北東	17.21
07:00	0.2	北北西	17.18
08:00	0.1	北北西	17.57
09:00	1.1	南	17.82
10:00	1.0	西北西	18.17
11:00	3.1	西	18.25
12:00	3.3	西	18.32
13:00	4.1	西北西	18.32
14:00	3.3	西	18.26
15:00	2.1	西北西	18.12

海象：波高 約0.8～0.9m

事故の経過

本船は、令和4年4月23日14時16分ごろ、鴨居漁港沖を北進中、同漁港東方の岩場（以下「本件岩場」という。）に乗り揚げるところを、鴨居漁港にいた漁師に目撃された。

漁師は、本事故の発生を海上保安部に通報し、知人に電話連絡して応援を依頼し、来援した知人と道路から磯に降りて本船に近づき、呼び掛けを行ったが応答はなく、本船内に人影も見えなかった。

知人から本事故の発生を聞いて僚船で来援した船長の友人は、僚船から本船船尾部に移乗した。船長の友人は、本船は無人であったが主機が運転状態であり、自動操舵になっていて、GPSプロッターが作動していたことを確認した。

船長は、海上保安庁の巡視船、固定翼機及び回転翼機、和歌山県の回転翼機、並びに漁業協同組合所属の漁船による捜索が行われたが、手掛かりはなく、行方不明となった。

本船は、僚船により本件岩場から引き出された後、本船に移乗した船長の友人の操船により、和歌山県田辺市田辺漁港に自力で航行して陸揚げされた。

（付図1 航行経路図、付表1 本船のGPS記録（抜粋）、写真1 乗揚発見時の様子①、写真2 乗揚発見時の様子②、写真3 陸揚げ後の本船全景、写真4 操舵室に残された救命胴衣 参照）

その他の事項

漁協関係者等からの情報によると、船長は、本船に1人で乗り組み、かつお引き縄漁を行っていたと考えられた。

本船が行うかつお引き縄漁は、ふだん約7～10ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で航走しながら、両舷から出したさおから餌に見せかけた擬餌針をつけた複数の釣り糸を引いて魚を捕らえる漁法である。(図1参照)

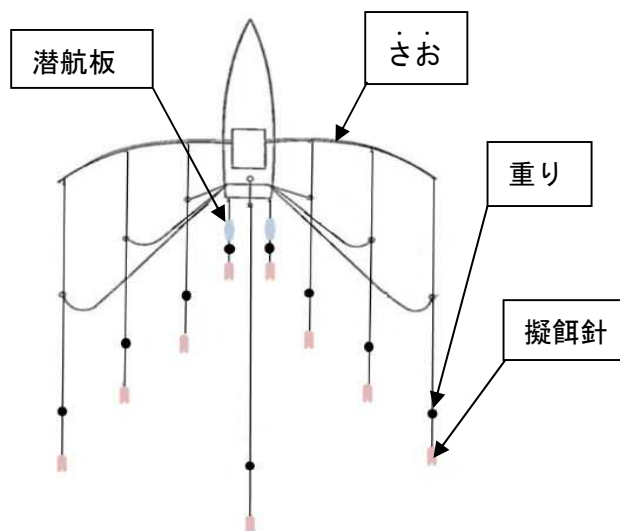


図1 漁具図(引き縄漁)

船長は、ふだんから僚船よりも早く出港して、漁場に向かうことが多く、本事故当日も、本船が出港したところを見た者はいなかった。

船長の友人は、本船に残されたGPSプロッターの航跡を見て、本船がNo.4市江崎浮魚礁の南方で操業し、09時45分ごろ操業しながら北進して帰航を始め、帰航中、船長が漁を終えて漁具を片付けている時に、風波による船体の動揺等で落水したのではないかと本事故後に思った。

本船のGPSプロッターの記録によると、本船は、03時26分ごろ出港し、11時30分ごろ約9knから約4knに減速操作したのを最後に、14時16分ごろ本件岩場に乗り揚げるまで、針路及び速力に変化はなかった。

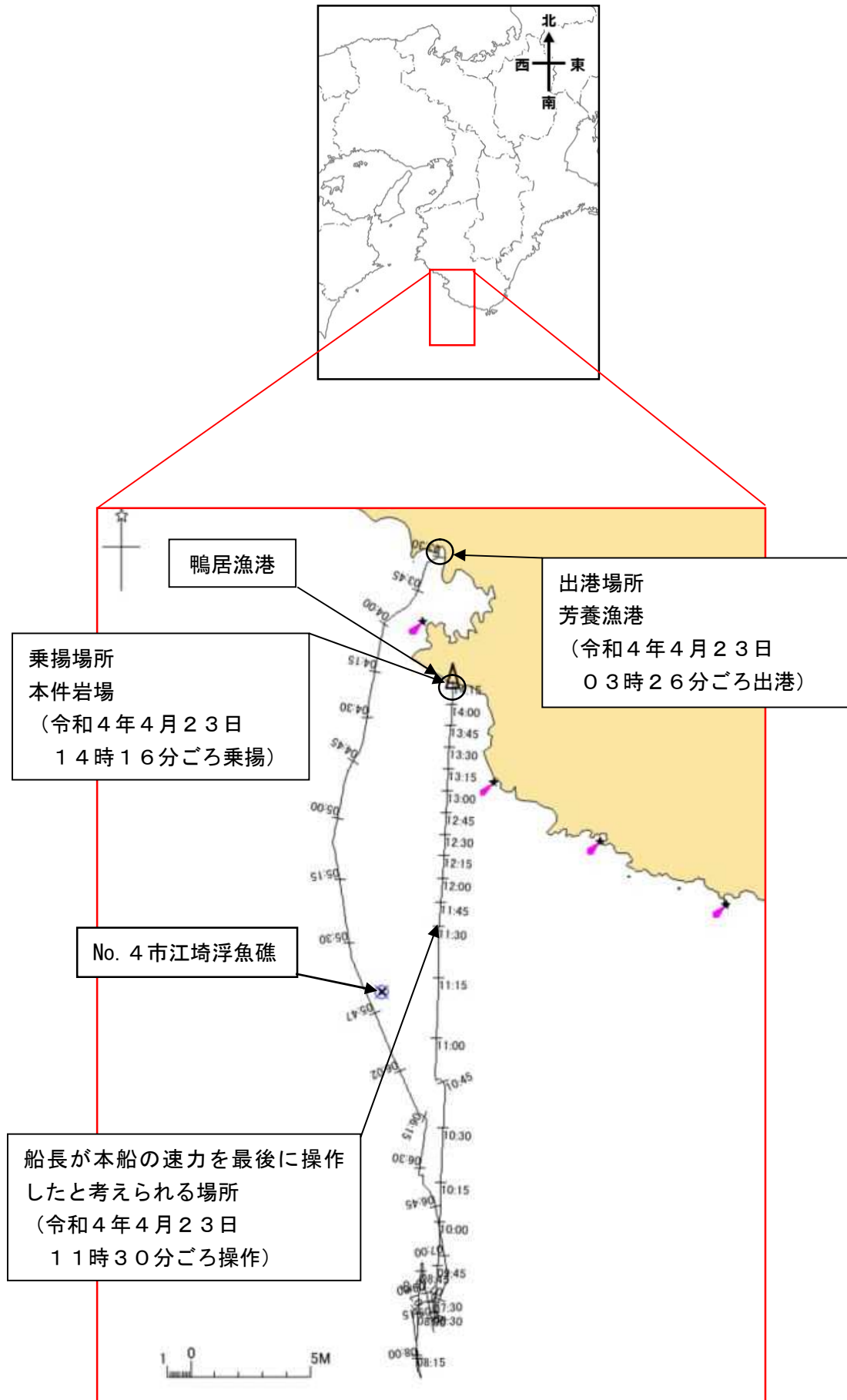
船長は、ふだん漁獲物を市場に出すため、14時00分ごろには鴨居漁港の北北西方にある芳養漁港<sup>はや</sup>に帰港していた。

船長の親族は、ふだん入港前の船長から電話連絡を受けて、市場への漁獲物の運搬を手伝っていたが、本事故当日は連絡がなかったため、昼ごろに船長の携帯電話に架電したが応答がなかった。

船長の親族は、時々船長が電話連絡することなく帰港する日もあったので、そのうちに帰宅するだろうと思っていた。

	<p>船長の携帯電話は、本事故後、本船の操舵室で発見された。</p> <p>本船は、本件岩場に乗り揚げた時、かつお引き縄漁用のさおの先の擬餌針や重りなどの漁具がほぼ片付けられていたが、さおは格納されていなかった。</p> <p>本船の操舵室には、固型式のジャケット型救命胴衣が残されていた。</p> <p>船長の親族及び船長の友人は、船長が救命胴衣を着用している姿を余り見たことがなかったので、船長はふだんから救命胴衣を着用していなかったのではないかと思った。</p>
<p><b>分析</b></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>船長は、本船が、帰航中、11時30分ごろ約9kn から約4kn に減速操作したのを最後に、14時16分ごろに本件岩場に乗り揚げるまで針路及び速力に変化がなかったことから、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、本件岩場に乗り揚げた時、引き縄用のさおの先の擬餌針や重りはほぼ片付けられていたが、さおは格納されていなかったこと、及び No. 4 市江崎浮魚礁における西風が10時00分から13時00分にかけて徐々に強くなっていたことから、船長が、11時30分ごろに減速した後、さおを格納する作業等を行っていた際に、西からの風波を受けて船体が動揺したことにより落水した可能性があると考えられるが、目撃者がいないことから、落水の状況を明らかにすることはできなかった。</p> <p>本船の操舵室に救命胴衣が残されていたこと、及び船長の親族や船長の友人が、船長が救命胴衣を着用している姿を余り見たことがなかったことから、船長は、本事故発生時、救命胴衣を着用していなかった可能性があると考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、本船が、帰航中、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><b>再発防止策</b></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"> <li>・ 小型船舶の船長は、甲板上では、常時、救命胴衣を着用すること。</li> <li>・ 小型船舶の船長は、携帯電話を防水ケースに入れて、落水時にも使用できるよう身に付けておくこと。</li> </ul>

付図1 航行経路図



付表1 本船のGPS記録(抜粋)

時刻 (時:分:秒)	船位*		推算値	
	北緯 (° -' -")	東経 (° -' -")	対地針路* (°)	速力* (kn)
03:26:25	33-44-39.4	135-21-11.4	200	2.0
03:30:25	33-44-31.7	135-21-08.1	211	6.6
03:45:34	33-43-05.9	135-20-06.2	225	7.9
04:00:34	33-41-42.5	135-18-26.2	191	8.2
04:15:34	33-39-42.0	135-17-57.7	189	7.8
04:30:34	33-37-46.5	135-17-35.0	198	7.8
04:45:26	33-35-55.3	135-16-52.5	195	9.7
05:00:33	33-33-33.0	135-16-05.4	178	10.2
05:15:31	33-30-59.5	135-16-11.6	171	10.8
05:30:26	33-28-19.6	135-16-41.1	160	11.0
05:47:26	33-25-24.0	135-17-57.1	157	10.7
06:02:25	33-22-56.4	135-19-12.5	152	9.9
06:15:33	33-21-02.4	135-20-26.1	185	8.7
06:30:28	33-18-52.8	135-20-12.3	158	7.0
06:45:28	33-17-15.5	135-21-00.2	170	8.4
07:00:28	33-15-11.2	135-21-26.3	186	7.4
07:15:28	33-13-20.8	135-21-12.3	253	1.2
07:30:28	33-13-15.5	135-20-51.1	246	3.4
07:45:28	33-12-54.5	135-19-55.5	175	8.3
08:00:28	33-10-49.9	135-20-07.9	340	0.6
08:15:28	33-10-58.8	135-20-04.0	002	7.0
08:30:28	33-12-43.3	135-20-07.6	004	7.3
08:45:28	33-14-33.1	135-20-15.8	166	3.8
09:00:28	33-13-37.8	135-20-32.4	168	4.5
09:15:28	33-12-32.2	135-20-48.7	022	1.0
09:30:28	33-12-46.6	135-20-55.6	005	8.0
09:45:28	33-14-45.8	135-21-06.8	003	7.3
10:00:28	33-16-35.4	135-21-12.7	002	6.7
10:15:28	33-18-15.7	135-21-16.4	002	9.2
10:30:28	33-20-34.0	135-21-23.5	360	7.8
10:45:28	33-22-30.6	135-21-23.0	351	7.3
11:00:28	33-24-19.4	135-21-03.4	002	10.0
11:15:34	33-26-50.3	135-21-08.2	001	8.6
11:30:30	33-28-59.7	135-21-10.5	004	4.2
11:45:33	33-30-02.6	135-21-16.3	004	4.0
12:00:33	33-31-02.9	135-21-21.7	004	3.8
12:15:29	33-31-58.9	135-21-26.1	003	3.6
12:30:25	33-32-53.0	135-21-29.3	003	3.7
12:45:33	33-33-48.8	135-21-32.9	003	3.6
13:00:33	33-34-43.4	135-21-35.0	003	3.7

13:15:33	33-35-38.2	135-21-38.8	002	3.7
13:30:32	33-36-33.0	135-21-40.9	005	3.7
13:45:31	33-37-28.2	135-21-46.5	003	3.5
14:00:27	33-38-20.4	135-21-50.1	002	3.6
14:15:32	33-39-15.1	135-21-52.7	354	1.7
14:16:32	33-39-16.8	135-21-52.5	354	0.0

※船位は、操舵室上方に設置されたGPSアンテナの位置である。また、対地針路及び速力は時刻及び船位から推算した値である。

写真1 乗揚発見時の様子①



写真2 乗揚発見時の様子②



写真3 陸揚げ後の本船全景



写真4 操舵室に残された救命胴衣

