

船舶事故調査報告書

令和5年7月5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5月22日 17時00分ごろ～24日 16時04分ごろの間）
発生場所	不明（沖縄県糸満市糸満漁港南南東方沖約26海里（M）から糸満漁港西方沖約1Mの間）
事故の概要	漁船 ^{じゆんぶう} 順風丸は、無人の状態で見捨てられ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4年6月2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 順風丸、4.8トン ON3-140048（漁船登録番号）、個人所有 11.98m（Lr）×2.90m×0.83m、FRP ディーゼル機関、235.40kW、平成元年6月10日 第296-21105号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 68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63年10月7日 免許証交付日 平成30年10月12日 （令和6年10月12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：5月22日17時00分から24日16時00分までの沖縄気象台における観測値は次のとおりであった。

日時分	風向	平均風速(m/s)	天気	視程(km)	日時分	風向	平均風速(m/s)	天気	視程(km)
22日17:00	東	5.4			23日17:00	東	7.4		
18:00	東	4.4	晴れ	30.0	18:00	東	5.9	雨	10.0
19:00	東南東	4.5			19:00	東	7.7		
20:00	東	3.9			20:00	東北東	8.2		
21:00	東南東	5.7	雨	25.0	21:00	東	9.7	雨	10.0
22:00	東南東	4.2			22:00	東	10.7		
23:00	東	4.2			23:00	東	7.5		
24:00	東	4.9			24:00	東	9.1		
23日01:00	東	3.8			24日01:00	東南東	9.2		
02:00	東	2.8			02:00	東南東	8.2		
03:00	東	4.0	曇り	20.0	03:00	東南東	6.8	雨	10.0
04:00	東北東	3.5			04:00	東南東	5.4		
05:00	東南東	4.2			05:00	東南東	5.5		
06:00	東北東	3.3	曇り	15.0	06:00	東南東	3.4	雨	10.0
07:00	東	4.4			07:00	東南東	2.2		
08:00	東南東	4.5			08:00	南西	6.2		
09:00	東	4.9	雨	10.0	09:00	南西	5.2	曇り	20.0
10:00	東	6.0			10:00	西南西	5.0		
11:00	東	6.1			11:00	西南西	3.3		
12:00	東	6.1	雨	9.0	12:00	西南西	2.9	曇り	25.0
13:00	東	8.6			13:00	南西	3.5		
14:00	東南東	8.6			14:00	南西	3.4		
15:00	東南東	7.2	曇り	15.0	15:00	南南西	3.8	雨	20.0
16:00	東南東	7.3			16:00	西南西	3.3		

海象：5月22日09時00分から24日21時00分までの沖縄島沖（太平洋側）（北緯26°00′ 東経128°00′）における波向、波の周期、波高、風向及び風速は、次のとおりであった。

日時分	波向	周期(s)	波高(m)	風向	風速(ノット)
22日09:00	東北東	8	1.2	北北東	11 (約5.9m/s)
21:00	東北東	8	1.3	東	9 (約4.9m/s)
23日09:00	東	7	1.3	東	13 (約7.0m/s)
21:00	東	6	1.8	東北東	27 (約14.6m/s)
24日09:00	東南東	7	1.6	西南西	13 (約7.0m/s)
21:00	東	7	1.2	西北西	4 (約2.2m/s)

5月22日17時00分から24日16時00分までの糸満漁港南南西方沖3.8M付近における潮流推算値は次のとおりであった。

日	22日							23日				
時	17	18	19	20	21	22	23	00	01	02	03	04
流向 (°)	163	166	171	179	194	217	235	240	234	215	195	185
流速 (ノット)	1.03	1.08	0.95	0.75	0.57	0.52	0.60	0.70	0.71	0.71	0.81	0.93

日	23日											
時	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16
流向 (°)	185	196	229	282	306	314	316	317	316	316	313	262
流速 (ノット)	0.93	0.75	0.53	0.60	0.95	1.31	1.58	1.69	1.58	1.21	0.67	0.14

日	23日							24日				
時	17	18	19	20	21	22	23	00	01	02	03	04
流向 (°)	165	161	162	165	173	189	216	236	242	235	219	201
流速 (ノット)	0.45	0.73	0.82	0.76	0.64	0.52	0.49	0.59	0.70	0.75	0.80	0.92

日	24日											
時	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16
流向 (°)	191	189	194	210	250	290	306	313	315	317	317	316
流速 (ノット)	1.04	1.04	0.89	0.64	0.50	0.68	1.03	1.36	1.56	1.53	1.26	0.81

海流 南西流約0.5ノット (kn)、水温 約24～25℃
 日没時刻：19時11分ごろ
 日出時刻：05時39分ごろ
 5月22日17時ごろから24日16時ごろまでの海上警報の発表状況は次のとおりであった。

海域	警報種類	最大風速	発表日時分	解除日時分
沖縄東方海上	海上風警報	15m/s	22日05時30分	22日17時40分
東シナ海南部	海上風警報	15m/s	23日05時35分	
東シナ海南部 沖縄東方海上 沖縄南方海上	海上風警報	15m/s	23日17時40分	

事故の経過

本船は、船長が1人で乗り組み、まぐろの引き縄漁を行う目的で、令和4年5月22日10時00分ごろ沖縄県豊見^{とみぐすく}城市与根漁港を出航し、南方の漁場に向かった。

本船は、17時00分ごろ糸満漁港南南東方沖約2.6Mの海域（北緯25°44′ 東経127°51′）において、操業しているところを僚船に目撃された。

本船は、24日16時04分ごろ、糸満漁港西方沖約1Mの浅瀬に、機関が停止し、船橋上方に設置された黄色回転灯が点灯した状態で、船首を北東方に向けて乗り揚げているところを、付近を航行していた船舶の船長が認めて118番通報を行った。

本船は、海上保安庁から連絡を受け、現場に到着した船長が所属する漁業協同組合の僚船の乗組員によって船内の捜索が行われたものの、船長は発見されず、海上保安庁の巡視船艇、航空機、ヘリコプター及び僚船によって海上の捜索が行われたものの、船長が行方不明となった。

(付図1 事故発生場所概略図 参照)

その他の事項

(1) 本船の操業形態及び発見時の状況

本船の引き縄漁は、日出から日没までの間、沖縄島南方沖の水深約1,800~2,800mの海域（以下「本件漁場」という。）において、船尾方から漁具を投入し、約3~4knの対地速力で漁具を引いて漁獲物を回収する作業を繰り返し、夕方に帰港する日帰り漁の場合もあれば、1日沖で停泊して2日にわたって漁を行う場合もあった。

本船の漁具は、立て^{さお}竿から竿先糸、連結金具を挟んで道糸を伸ばし、その先端には木製の抵抗体及び浮きを付け、先端に疑似餌を付けた枝糸を道糸から伸ばして漁獲するもので、漁獲物の回収時は、道糸に連結した糸（とったり）で道糸を手繰り寄せ、巻上機により巻き上げた後、道糸及び枝糸を右舷船首部の舷門まで引っ張り、前部甲板のいけすに取り込んでいた。（図1参照）

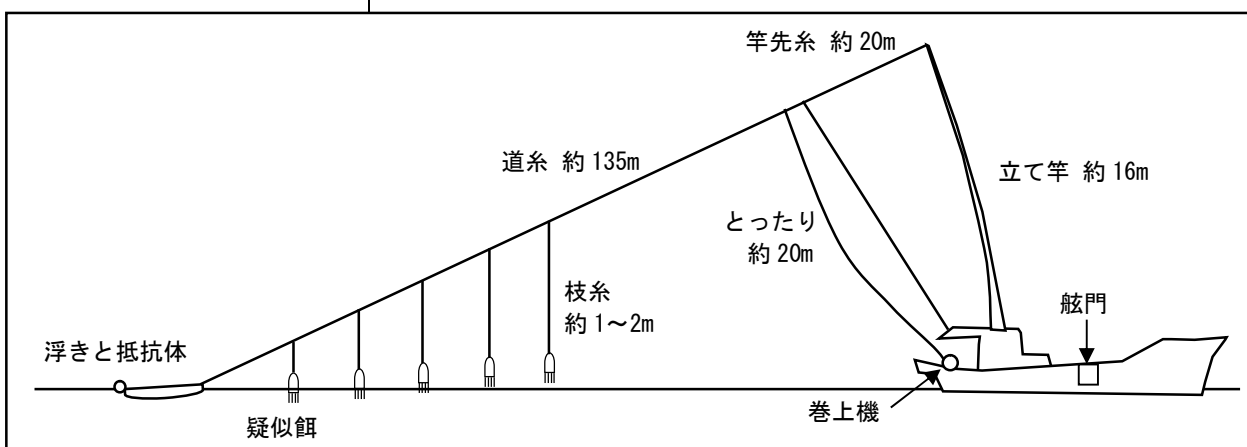


図1 漁具

本船は、発見された際、機関が停止した状態で、機関の始動スイッチがオフの位置、クラッチレバーが中立の位置にあり、灯火は船橋上方の黄色回転灯のみが点灯しており、漁具が揚収され、いけすに漁獲物がなく、右舷船首部の舷門が開いた状態であった。

また、船首部のたつに係止されたシーアンカーのものと思われるロープは、海中で切断され、シーアンカーが付近に見当たらず、船体には他船と衝突したような痕跡がなかった。（写真1参照）

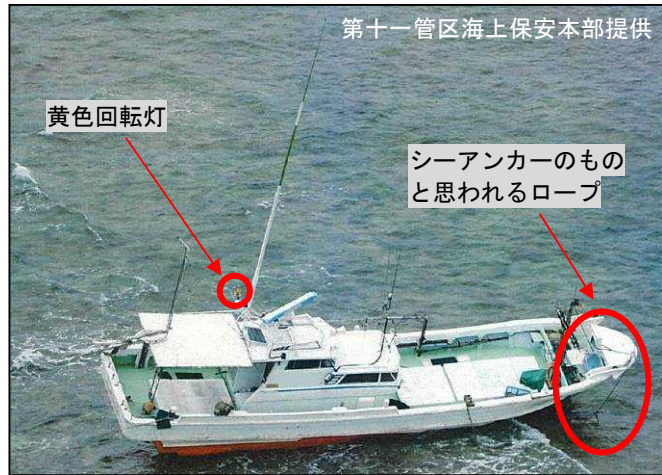


写真1 本船

また、船橋にはベスト型の救命胴衣数着があり、船橋内のキャビン入口にはベルトの付いた長靴と長ズボンが置かれた状態で、また、GPSプロッター及び魚群探知機の電源は入っておらず、操縦席付近に携帯電話が置かれており、船長が与根漁港出航後に他者と通話した履歴はなかった。

甲板から舷縁までの高さは、船首部が約0.3m、前部甲板が約0.8m、中央部甲板が約0.8m、後部甲板の左右舷が約0.9m、正船尾部が約0.7mで、右舷船首部の舷門は高さ及び幅が約0.6mであった。

また、船尾部の舷縁には高さ約0.2mの手すりが設置され、船橋外の左舷後方にはトイレがあり、海面から舷縁までの高さ（乾舷）は、船体中央部で約1.1mであり、縄ばしごはなかった。

(写真2～写真7 参照)



写真2 船首部及び前部甲板

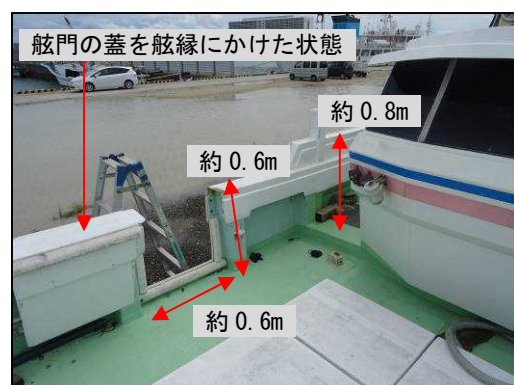


写真3 右舷船首部の舷門

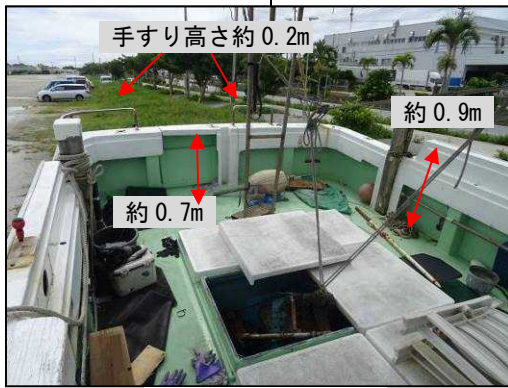


写真4 後部甲板



写真5 トイレ及び船橋入口



写真6 船体右舷側



写真7 船橋内

(2) 船長に関する情報

船長は、本件漁場における引き縄漁の経験が約20年あり、本事故当時の服装は不明であるものの、ふだん、長袖シャツ、長ズボン、長靴、腰巻型の救命胴衣を着用していた。

船長は、本事故前、体調の不良を訴えていなかった。

船長の親族は、本船が黄色回転灯を点灯するのは、船長が夜間に睡眠をとる時であり、本船が発見された際、機関が停止し、漁具が揚収され、黄色回転灯が点灯した状態で、長靴と長ズボンが船橋内のキャビン入口に置かれていたので、船長が、夜間、初日の操業を終えて睡眠をとる目的で停泊し、船橋を出た時点で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。

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

船長は、行方不明となった。

船長は、5月22日17時00分ごろ糸満漁港南南東方沖約26Mの海域において操業しているところを目撃され、24日16時04分ごろ糸満漁港西方沖約1Mで本船が無人の状態で浅瀬に乗り揚げているところを発見されたことから、この間において落水して行方不明と

	<p>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、漁具が揚収され、黄色回転灯が点灯した状態で、長靴と長ズボンが船橋内のキャビン入口に置かれていたことから、船長が、操業を終えて睡眠をとる目的で停泊し、船橋を出た時点で落水した可能性があると考えられる。</p> <p>本船は、機関が停止した状態であったことから、船長が落水した後、風、潮流及び海流の影響により、無人のまま糸満漁港西方沖まで漂着したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、糸満漁港南南東方沖約26Mから糸満漁港西方沖約1Mの間において、船長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>
再発防止策	<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"> ・ 小型漁船の乗船者は、暴露甲板上では救命胴衣を着用すること。 ・ 小型漁船の船長は、落水することがないように、甲板上では手すりや舷縁につかまって姿勢を低く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。 ・ 小型漁船の船長は、落水した場合、乾舷が高いと自力で船上に戻ることに困難であるから、縄ばしご等を準備しておくことが望ましい。

付図1 事故発生場所概略図

