

船舶事故調査報告書

令和6年12月11日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 伊藤 裕 康（部会長）
 委員 上野 道 雄
 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5年8月31日 08時30分ごろ～12時30分ごろの間）																												
発生場所	大分県 ^{さいき} 佐伯市 ^{ふかしま} 深島漁港西方沖 深島灯台から真方位343° 900m付近 （概位 北緯32° 43.3′ 東経131° 55.5′）																												
事故の概要	漁船 ^{かいこう} 海孝丸は、一本釣り漁の目的で出港後、無人で錨泊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5年11月14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 海孝丸、1.2トン OT3-54948（漁船登録番号）、個人所有 6.26m (Lr) × 1.95m × 0.70m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数25、昭和59年2月6日																												
乗組員等に関する情報	船長 81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51年7月2日 免許証交付日 令和2年11月18日 （令和8年10月16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：本船発見場所の北方約8海里（M）に位置する ^{かまえ} 蒲江特別地域気象観測所における観測値は、次のとおりであった。 <table border="1" data-bbox="635 1749 1422 2049"> <thead> <tr> <th rowspan="2">時刻 時：分</th> <th colspan="2">平均</th> <th colspan="2">最大瞬間</th> <th rowspan="2">天気</th> </tr> <tr> <th>風速 (m/s)</th> <th>風向</th> <th>風速 (m/s)</th> <th>風向</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>08:00</td> <td>5.6</td> <td>南南東</td> <td>10.3</td> <td>南</td> <td>曇り</td> </tr> <tr> <td>08:30</td> <td>8.0</td> <td>南南東</td> <td>10.8</td> <td>南南東</td> <td>曇り</td> </tr> <tr> <td>09:00</td> <td>9.9</td> <td>南南西</td> <td>15.1</td> <td>南南西</td> <td>雨</td> </tr> </tbody> </table>	時刻 時：分	平均		最大瞬間		天気	風速 (m/s)	風向	風速 (m/s)	風向	08:00	5.6	南南東	10.3	南	曇り	08:30	8.0	南南東	10.8	南南東	曇り	09:00	9.9	南南西	15.1	南南西	雨
時刻 時：分	平均		最大瞬間		天気																								
	風速 (m/s)	風向	風速 (m/s)	風向																									
08:00	5.6	南南東	10.3	南	曇り																								
08:30	8.0	南南東	10.8	南南東	曇り																								
09:00	9.9	南南西	15.1	南南西	雨																								

	<table border="1"> <tr> <td>09:30</td> <td>6.1</td> <td>南南西</td> <td>10.8</td> <td>南西</td> <td>雨</td> </tr> <tr> <td>10:00</td> <td>8.6</td> <td>南南西</td> <td>12.7</td> <td>南南西</td> <td>曇り</td> </tr> <tr> <td>10:30</td> <td>6.9</td> <td>南南西</td> <td>10.3</td> <td>南南西</td> <td>曇り</td> </tr> <tr> <td>11:00</td> <td>5.2</td> <td>南南西</td> <td>8.4</td> <td>南</td> <td>曇り</td> </tr> <tr> <td>11:30</td> <td>4.5</td> <td>南</td> <td>7.0</td> <td>南</td> <td>曇り</td> </tr> <tr> <td>12:00</td> <td>3.3</td> <td>南</td> <td>5.7</td> <td>南南東</td> <td>曇り</td> </tr> <tr> <td>12:30</td> <td>1.1</td> <td>南東</td> <td>2.8</td> <td>南東</td> <td>曇り</td> </tr> </table> <p>海象：(船体発見場所付近) 波高 約2m</p> <p>佐伯市には、8月29日10時34分に波浪注意報が、31日06時57分に大雨注意報が発表され、本船発見時も継続中であった。</p>	09:30	6.1	南南西	10.8	南西	雨	10:00	8.6	南南西	12.7	南南西	曇り	10:30	6.9	南南西	10.3	南南西	曇り	11:00	5.2	南南西	8.4	南	曇り	11:30	4.5	南	7.0	南	曇り	12:00	3.3	南	5.7	南南東	曇り	12:30	1.1	南東	2.8	南東	曇り
09:30	6.1	南南西	10.8	南西	雨																																						
10:00	8.6	南南西	12.7	南南西	曇り																																						
10:30	6.9	南南西	10.3	南南西	曇り																																						
11:00	5.2	南南西	8.4	南	曇り																																						
11:30	4.5	南	7.0	南	曇り																																						
12:00	3.3	南	5.7	南南東	曇り																																						
12:30	1.1	南東	2.8	南東	曇り																																						
事故の経過	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、令和5年8月31日08時00分ごろ、一本釣り漁の目的で深島漁港を出港した。</p> <p>船長の家族は、10時00分ごろ、自身の携帯電話に08時30分ごろに船長からの着信履歴があることに気付き、船長に連絡したものの、船長が出なかったため、深島在住の僚船船長に船長の安否を確認した。</p> <p>僚船船長は、11時30分ごろ、操業の目的で深島漁港を出港した際、本船を深島漁港西方の陸岸から約20m付近に認めたので、船長も再び出港して漁をしているものと思い、そのまま、自身も深島漁港北西方の漁場へ向かった。</p> <p>僚船船長は、12時30分ごろ、漁を終えて帰港中、ふだん昼前に帰港するはずの本船が出港時とほぼ同じ場所にいたので、気になり、船長の様子を確認する目的で本船に近づいたところ、本船が無人の状態で錨泊していることに気付き、知人に連絡して海上保安庁への通報を依頼した。</p> <p>連絡を受けた知人は、12時54分ごろ、海上保安庁へ通報した。</p> <p>僚船船長は、一旦、帰港して知人を乗船させた後、本船発見場所に戻り、本船を深島漁港へえい航した。</p> <p>船長は、海上保安庁、所属漁業協同組合の僚船及び消防団による海上及び陸上の捜索が行われたが、発見されず、行方不明となった。</p> <p>(付図1 事故発生場所概略図、写真1 本船 参照)</p>																																										
その他の事項	<p>僚船船長は、船長の家族から船長の安否について確認された際、当日、06時00分ごろ船長と共に帰港した後、一旦、07時00分ごろ一緒に帰港したので、船長が陸上にいるものと思い、その旨を家族に伝えた。</p> <p>船長は、08時00分ごろ、深島漁港に自転車で向かうところを地元住民に目撃されており、船長の自転車が漁港に置かれていた。</p> <p>船長の家族の口述によれば、本事故後に、修理業者が本船を確認したところ、機関が始動するものの、ドライブユニット内のギアの故障</p>																																										

	<p>でプロペラが回転しない状態であった。</p> <p>本船は、船体に衝突痕等の損傷が認められず、船内には、漁具、カッパの上下、下着以外の衣類、長靴、携帯電話及び腕時計が残されていたが、漁獲物及び救命胴衣はなかった。</p> <p>船長は、ふだん、首掛け式の救命胴衣を着用していた。</p> <p>船長の家族の口述によれば、船長は、健康状態が良好であり、若い頃から泳ぎが得意であった。</p> <p>船長の家族は、ふだん、本船の錨が固縛されていたので、錨が勝手に落ちることは考えられず、船長が投入したものと本事故後に思った。</p> <p>船長の家族は、船長が、機関故障により本船が航行不能となって投錨後、携帯電話で救助を求めたものの、連絡がつかなかったため、漁具、衣類等を船内に残して、泳いで上陸しようとしたのではないかと本事故後に思った。</p> <p>僚船船長の話では、船長は、時化た日には漁に出ないように家族から注意されていたが、荒天でも風浪等の少ない島影等で漁を行っており、ほぼ毎日、朝夕2回は出漁していた。</p>
<p>分析</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>不明</p> <p>不明</p> <p>船長は、行方不明となった。</p> <p>船長は、次のことから、08時30分ごろ～12時30分ごろの間に深島漁港西方沖において、機関の故障により錨泊した後、落水等して本船から離れ、行方不明になったものと考えられる。</p> <p>(1) 08時30分ごろ船長の家族の携帯電話に船長からの着信履歴があった後、12時30分ごろ本船が無人の状態で錨泊しているところを僚船船長に発見されたこと。</p> <p>(2) 本事故当時、波浪注意報及び大雨注意報が発表され、波高約2mの波があったこと。</p> <p>(3) 本船が発見された際、救命胴衣はなかったものの、下着以外の衣類、長靴、携帯電話及び腕時計が船内に残されていたこと。</p> <p>(4) 本船が発見された後、機関の故障により、プロペラが回転しない状態であったことが確認されたこと。</p> <p>船長は、波高約2mの波がある状況下、衣類等が船内に残されていたことから、自ら海に飛び込んで陸地に向けて泳ぎ始め、本船から離れた可能性があると考えられるが、目撃者がおらず、船長が行方不明となっており、落水等に至った状況を明らかにすることはできなかった。</p> <p>ふだん、本船に固縛されていた錨が使用されていたことから、船長</p>

	は、本船発見場所付近で、落水等したものと考えられる。
原因	<p>本事故は、波浪注意報及び大雨注意報が発表され、波高約2mの波がある状況下、本船が、深島漁港西方沖において、機関が使用できない状況で錨泊した後、船長が携帯電話で救助を求めたものの、連絡がつかなかったため、自力で上陸しようと海に入ったことにより発生した可能性があると考えられるが、目撃者がおらず、船長が行方不明となっており、落水等に至った状況を明らかにすることはできなかった。</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"> ・ 小型船舶の船長は、出航前に気象・海象情報を入手し、自船の堪航性を十分考慮して出港の可否を決定すること。 ・ 小型船舶の船長は、沖合で運航不能となった際は、海上保安庁に自ら通報するとともに、できるだけ船上で救助を待ち、泳いで陸岸に向かわないこと。

付図1 事故発生場所概略図

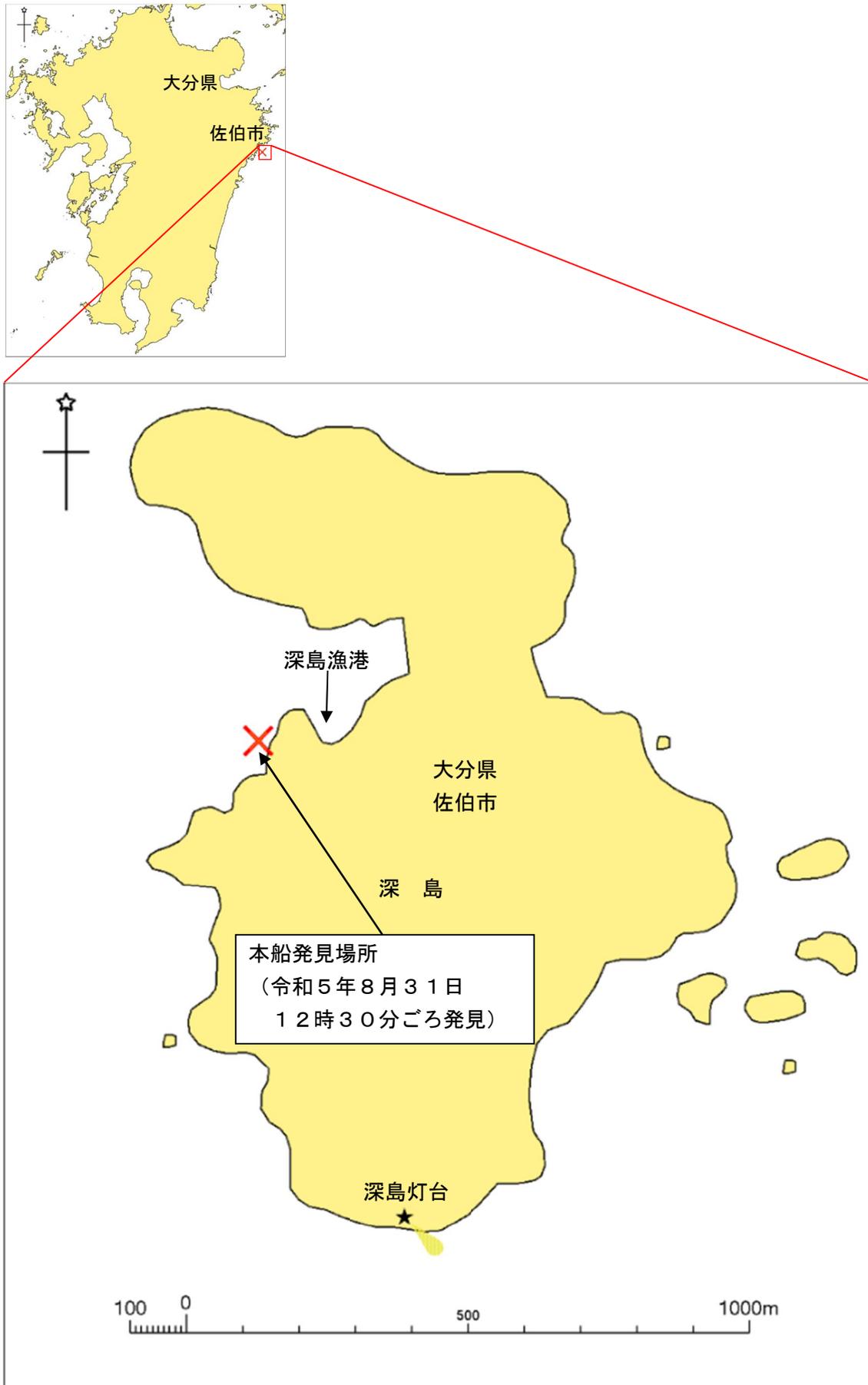


写真1 本船

