

## 船舶事故調査報告書

令和元年9月4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	乗組員死亡
発生日時	不明（平成31年4月8日 18時28分ごろ～9日 14時40分ごろの間）
発生場所	不明（徳島県阿南市富岡港の派川那賀川 <sup>はせんなか</sup> ～阿南市青島北側の間）
事故の概要	プレジャーボート大和丸は、釣りをを行う目的で出航した後、船長が落水して溺死した。
事故調査の経過	平成31年4月16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、本人が本事故で死亡したため、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	プレジャーボート 大和丸、2.6トン T03-19094（漁船登録番号）、個人所有 8.21m(Lr)×2.36m×0.82m、FRP ディーゼル機関、125.04kW、昭和63年9月10日 第280-23792号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 男性 74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50年5月30日 免許証交付日 平成31年3月25日 (令和6年6月13日まで有効)
死傷者等	死亡 1人（船長）
損傷	船底外板に破口
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北～西北西、風力 3～7、視界 良好 海象：波高 約1～3m、水温 約17℃ 徳島地方気象台は、4月8日09時50分に阿南市に強風注意報（陸上で風速12m/s以上、海上で風速15m/s以上）を発表し、9日04時15分に解除した。
事故の経過	船長は、釣りをを行う目的で自宅を出発し、平成31年4月8日18時28分ごろ自宅近くのガソリンスタンドで自家用車のタイヤ交換を終え、ガソリンスタンドを出発して約5分の派川那賀川の係留場所に向かった。 船長の家族は、船長が翌朝になっても帰宅しないので、近所の知人

	<p>に連絡し、知人が9日07時11分ごろ海上保安庁に通報した。</p> <p>本船は、海上保安庁、警察、消防、船長が所属する組合の僚船等による捜索が行われ、14時40分ごろ青島北側の岩場に無人の状態で見捨てられているところを海上保安庁の巡視船により発見された。</p> <p>本船は、阿南市橘港の岸壁に陸揚げされた。</p> <p>船長は、行方不明となり、30日07時ごろ徳島県美波町の護岸において釣り人により発見された。</p> <p>船長の死因は、溺死と検案された。</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>本船は、発見時、機関が中立運転となっていた。</p> <p>本船には、他船と衝突したような痕跡がなかった。</p> <p>船長の家族は、船長が8日18時ごろに自宅を出発する際、自家用車のタイヤがパンクしているので修理してから釣りに行く旨を聞いた。</p> <p>船長の家族は、18時08分ごろ船長の携帯電話から電話があり、タイヤ交換に時間が掛かる旨を聞いたので、釣りに行くのを中止すると思っていたものの、船長が帰宅せず、また、風が強くなってきたので、20時31分ごろから船長の携帯電話に何度も電話をかけたが、電波が届かない状態であった。</p> <p>ガソリンスタンドの伝票には、18時28分にタイヤ交換の記載があった。</p> <p>船長の親族は、22時ごろ、本船の係留場所に向かったところ、本船はなく、また、船長の自家用車が駐車されているのを認めた。</p> <p>船長は、発見時、長袖のポロシャツ、ズボン、靴下を着用しており、救命胴衣を着用しておらず、携帯電話を身に付けていなかった。</p> <p>船長は、自宅を出発する前、体調不良などを訴えておらず、ふだんと変わらない様子であった。</p>
<p><b>分析</b></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、溺死した。</p> <p>船長は、強風注意報が発表されている状況下、釣りをを行う目的で自宅を立ち、8日18時28分ごろ派川那賀川の係留場所から約5分のガソリンスタンドを出発した後、本船が9日14時40分ごろ青島北側の岩場に無人の状態で見捨てられているところを発見されたことから、この間において、船長が落水して溺死した可能性があると考えられるが、目撃者がおらず、それらの状況を明らかにすることはできなかった。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、船長が落水して溺死したことにより発生した可能性がある</p>

	ると考えられる。
<b>再発防止策</b>	<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>・ 小型の船舶は、風波の影響を受けて動揺しやすいので、強風注意報等が発表されているときには、<sup>たんこう</sup>堪航性を考慮して出航の可否を判断すること。</li> <li>・ 救命胴衣等の適切な着用を心掛けること。</li> <li>・ 防水型又は防水パックに入れた携帯電話を常に携行し、緊急時の連絡手段を確保することが望ましい。</li> </ul>

付図1 事故発生場所概略図

