

船舶事故調査報告書

令和2年11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	乗組員行方不明
発生日時	不明（令和元年9月8日16時16分ごろ～9月10日11時00分ごろの間）
発生場所	不明（徳島県吉野川河口付近）
事故の概要	漁船晃山丸は、無人の状態 ^{こおさん} で沈没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	令和元年9月19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。
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 晃山丸、2.95トン T03-17591、個人所有 8.83m (Lr) × 2.06m × 0.74m、FRP ディーゼル機関、77.2kW、昭和48年5月 第280-17649号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	操縦者 男性 69歳 二級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 昭和57年3月9日 平成29年9月23日をもって失効していた。
死傷者等	行方不明 1人（操縦者）
損傷	操舵室、左舷外板及び船尾外板の欠損、機関室等の各機器に濡損（全損）
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 東～南東、風力 3～4、視界 良好 海象：うねり 波向南東 波高約2～3m、水温 約27℃、潮汐 8日16時00分ごろ高潮時 8日21時00分ごろ低潮時 令和元年台風第15号は、9月8日03時には中心気圧が955hPa、最大風速45m/s の非常に強い台風となり、関東の南の海上を北上中であった。 （付図1 9月8日09時の沿岸波浪図、付図2 9月8日21時の沿岸波浪図 参照）
事故の経過	本船の僚船（以下「僚船A」という。）の船長は、陸上にいたところ、令和元年9月8日10時34分ごろ本船の操縦者から、電話によ

り、徳島県徳島小松島港東方沖2海里（M）付近の沖ノ瀬で操業しているが、釣果が良くないので徳島県今切港東方沖5M付近の漁場（以下「本件漁場」という。）に移動する旨の連絡を受けた。

僚船Aの船長は、16時16分ごろ本船の操縦者から、電話により、吉野川河口付近のうねりが高く、吉野川を通過して徳島市金沢の定係地に戻ることができないので、新町川を通過して徳島市新浜町の係留場所（以下「本件係留場所」という。）に行く予定である旨の連絡を受けた。

別の僚船の船長は、陸上にいたところ、16時17分ごろ本船の操縦者から電話がかかってきたが、音声不明瞭で聞き取れずに電話が切れたので、すぐに折り返し電話をかけたが繋がらず、16時58分ごろ本船の操縦者からの電話が切れた旨を僚船Aの船長に連絡した。

僚船Aの船長は、陸上から吉野川河口及び新町川を探したが本船が見当たらず、本船が本件係留場所にも到着していないことを確認し、18時30分ごろ海上保安庁に通報した。

本船は、海上保安庁の巡視船及び航空機、徳島県消防防災航空隊の航空機、徳島県警察の警備艇及び航空機、並びに僚船による捜索が行われ、10日11時00分ごろ吉野川河口付近で沈没しているところを徳島県消防防災航空隊の航空機に発見され、海上保安庁が船内を捜索したものの、本船の操縦者が発見されなかった。

本船の操縦者は、本船が発見された場所付近の捜索が行われた後、引き続き、海上の捜索が継続されたものの、行方不明となった。

本船は、本船が所属する漁業協同組合が手配したクレーン台船によって陸揚げされた。（写真1参照）



写真1 本船（事故後）

本船は、発見された際、クラッチが嵌合され、スロットルレバーが前進の位置にあり、舵板が右舵約30°に取られた状態で、プロペラ及び舵板には浮流物等は巻き付いておらず、船体に他船と衝突したような痕跡は認められなかった。

（付図3 事故発生場所概略図 参照）

その他の事項

本船の引き縄漁は、両舷から竿を舷外に出し、疑似餌を付けた釣り

糸を海中に投入して前進しながら引くものであった。

本船の操縦者は、陸上の仕事を経験した後、平成26年に漁業協同組合の組合員となり、平成27年に本船を中古で購入し、週に2、3回さわら引き縄漁に従事していた。

本船の操縦者は、ふだん、06時ごろ定係地を出発し、15～16時ごろ定係地に戻っていた。

本船の操縦者は、本事故の発生前、体調の不良を訴えておらず、ふだん、股ひも付きで固型式のベスト型救命胴衣を着用していた。

捜索によって、本船の船名が記載された救命胴衣3着が付近の海域で発見されたが、操縦者がふだん着用している救命胴衣とは異なっていた。

操縦者の携帯電話は、生活防水型で、機関室内で水没した状態で発見された際、防水パックには入っておらず、電源が切れた状態で、電源を入れることができなかった。

本船は、甲板上から舷縁までの高さが約0.5mであり、船体中央部から船尾にかけて両舷の舷縁上に高さ約0.5mの手すりが設置されていた。また、海面から船上に上がる際に使用する梯子などはなかった。(写真2参照)



写真2 本船（事故前）（本船が所属する漁業協同組合提供）

海図W1126（徳島小松島港）（平成28年8月11日刊行、平成31年2月補刷）によれば、本船発見場所付近の水深は、3～4mであり、「図載水深より約0.5m～2m減少（2015）」と記載されている。

僚船Aの船長は、本事故当日、陸上から本船を探している時に吉野川河口付近を見たところ、波高約2～3mのうねりが発生しているのを認めた。

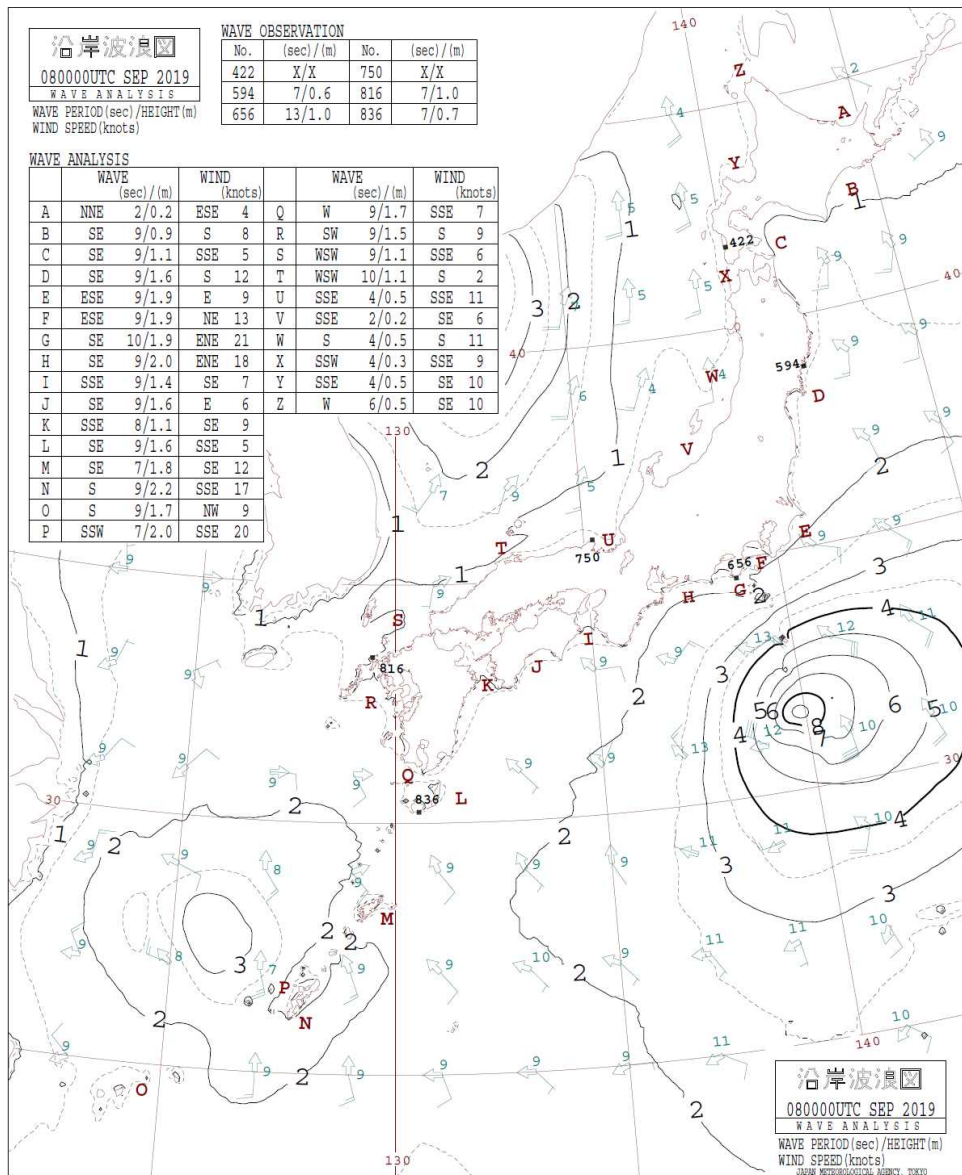
本船の操縦者及び地元の漁業者は、吉野川河口付近は水深が浅いので、ふだんから波が立ちやすいことを知っていた。

気象庁のウェブサイトによれば、うねりは、水深の浅い海岸（防波堤、磯、浜辺など）付近では、海底の影響を受けやすく、沖合から来

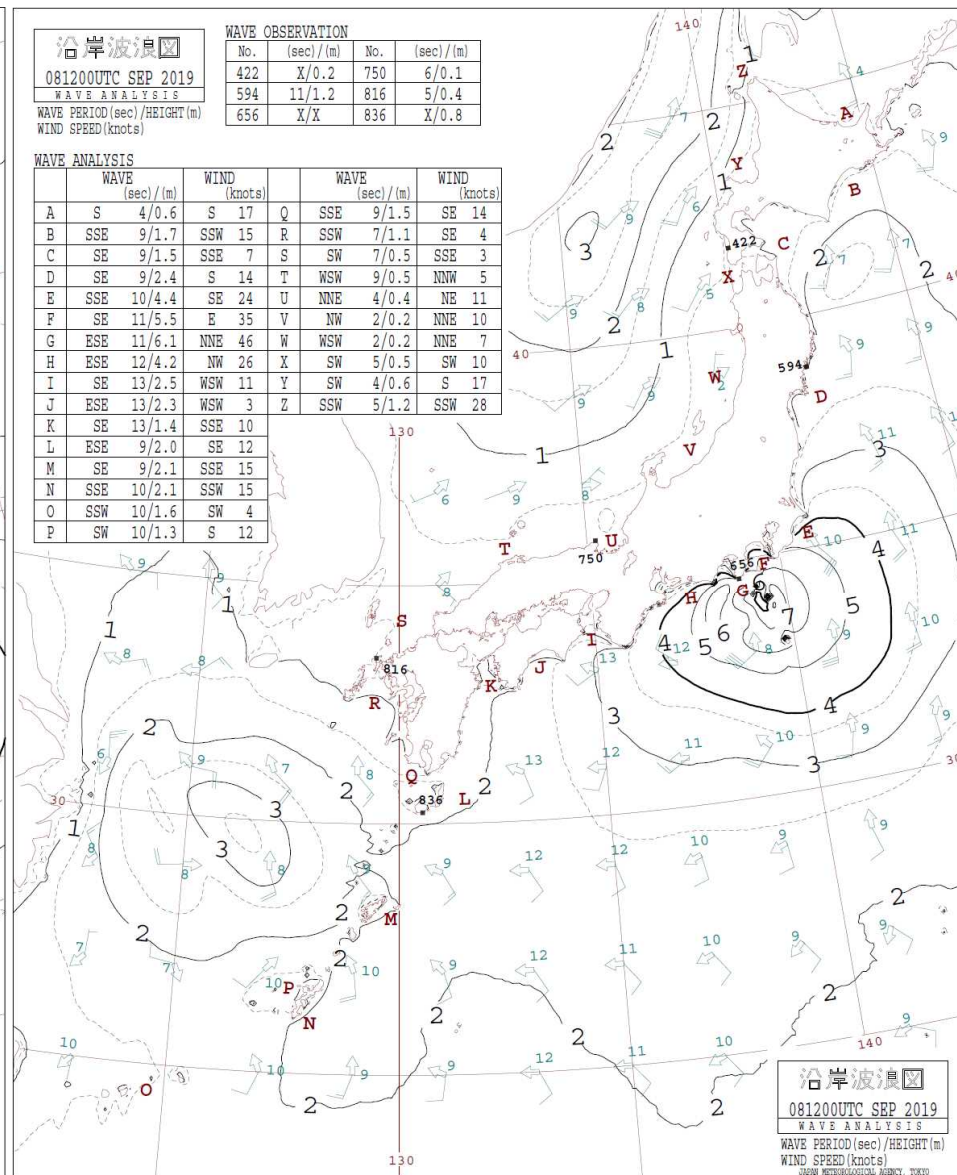
	<p>たうねりが急激に高くなることがある。</p> <p>僚船Aの船長は、本事故当日、台風第15号の接近に伴い海象が悪化と思ったので出航しなかった。</p> <p>僚船Aの船長及び本船が所属する漁業協同組合の担当者は、南東からのうねりが発生していたこと、本船の操縦者が吉野川河口付近のうねりが高いことを連絡してきたこと、及び右舵が取られて機関が前進状態であったことから、本船が、船尾からうねりを受ける態勢で吉野川河口付近に到達し、河口付近のうねりを認めた後、河口付近から離れようとしたものの間に合わなかったのではないかと本事故後に思った。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 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>操縦者は、行方不明となった。</p> <p>本船は、吉野川河口付近において、波高約2～3mのうねりがある状況下、本件漁場から本件係留場所に向けて帰航中、9月8日16時16分ごろ操縦者が僚船Aの船長と携帯電話で通話した後、10日11時00分ごろ吉野川河口東方沖で沈没した状態で発見されたことから、この間において操縦者が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、吉野川河口付近で沈没した状態で発見され、クラッチが嵌合し、スロットルレバーが前進の位置にあったことから、吉野川河口付近を航行中、操縦者が落水した可能性があると考えられるが、目撃者がおらず、操縦者が落水した状況を明らかにすることはできなかった。</p> <p>本事故当時、吉野川河口付近において、波高約2～3mの南東からのうねりが発生していたことから、吉野川に入ることができず、本件係留場所に移動しようとして、航行中にうねりを受け、操縦者が落水した可能性があると考えられる。</p> <p>操縦者は、小型船舶操縦免許証が失効していたことから、本船の操縦を行ってはいなかった。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、吉野川河口付近において、波高約2～3mのうねりがある状況下、吉野川河口付近から本件係留場所に向けて帰航中、操縦者が落水したことにより発生したものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</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"> ・ 沖合で波浪が高くなっている場合、河口など水深が浅くなっている場所は波高が急激に高くなることもあるので、台風の接近などにより天候の悪化が予想される場合、出航しないことが望まし

	<p>い。</p> <ul style="list-style-type: none">・ 防水型又は防水パックに入れた携帯電話を身に付け、緊急時の連絡手段を確保すること。・ 小型船舶の操縦者は、受有する小型船舶操縦免許証の有効期間を確認し、失効する前に更新手続を行うこと。
--	--

付図1 9月8日09時の沿岸波浪図(気象庁提供)



付図2 9月8日21時の沿岸波浪図(気象庁提供)



付図3 事故発生場所概略図

