

# 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	乗組員等行方不明
発生日時	不明（令和元年8月29日 17時10分ごろ～18時40分ごろの間）
発生場所	不明（愛媛県松山市 <sup>あさなみはら</sup> 浅海原沖）
事故の概要	漁船 <sup>あさきち</sup> 浅吉丸は、無人の状態で漂流しているところを発見され、船長及び同乗者は行方不明となった。
事故調査の経過	令和元年9月5日、本事故の調査を担当する主管調査官（広島事務所）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 浅吉丸、4.6トン EH3-45141（漁船登録番号）、個人所有 11.40m (Lr) × 2.76m × 0.76m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数15、昭和58年10月
乗組員等に関する情報	本件船長 男性 52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 平成15年4月14日 免許証交付日 平成30年4月12日 (令和5年4月13日まで有効) 同乗者 女性 32歳
死傷者等	行方不明 2人（本件船長及び同乗者）
損傷	なし
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 北、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏 安芸灘南航路第2号灯浮標付近の潮流 南南西流最強時の時刻 13時47分（約2ノット (kn)）、転流時刻17時04分、北 北東流最強時の時刻20時39分（約2kn） 水温 約25℃ 日没時刻：18時40分ごろ 常用薄明：19時06分ごろ
事故の経過	僚船（以下「僚船A」という。）の船長は、僚船Aの近くに係留中の本船に船長（以下「本件船長」という。）が同乗者1人と共に本船

	<p>に乗り組むのを認め、令和元年8月29日14時00分ごろ、本船が底引き網漁の目的で愛媛県今治市菊間港を出港した。</p> <p>僚船Aの船長は、14時20分ごろ、安芸灘南航路第3号灯浮標（以下、灯浮標については、「安芸灘南航路」は省略する。）の南西方沖に到着して第3号灯浮標と第2号灯浮標の間にある漁場（以下「本件漁場」という。）を約2knの対地速力で南西進し、底引き網漁を開始して船尾方を向いていたところ、本船が菊間港から第3号灯浮標に向け航行しているのを認めた。</p> <p>僚船Aの船長は、本船が本件漁場に到着して底引き網漁を開始して間もなく漁具を揚げて再度、漁具を投入しているのを認めた。</p> <p>僚船Aの船長は、松山市北条港の北西方沖で漁具を入れた状態で反転して北東進し、17時10分ごろ浅海原北西方沖で漁具を揚げていたところ、左舷船首方に本船が北東進して操業しているのを認めた。</p> <p>僚船Aの船長は、19時00分ごろ浅海原北西方沖で漁具を揚げていたところ左舷船首方に本船が見えていたが、灯火を点灯していなかったため、発電機が故障しているのだろうと思って汐出磯灯標の北方沖で漁獲物の仕分けを行い、仕分けが終わる頃には本船が見えなくなっていた。</p> <p>浅海原北西方沖を航行中の船舶が、19時35分ごろ無灯火で漂流中の本船を発見して海上保安庁に通報した。</p> <p>僚船Aの船長は、本船の灯火が見えなかったため、本船が菊間港に入港したのだと思い、20時00分ごろ同港に入港したが、本船が同港に入港していないことを知った。</p> <p>無灯火で漂流中の本船は、21時10分ごろ来援した海上保安官が船内調査したところ、無人であった。</p> <p>僚船Aの船長は、菊間港で漁の後片付けを行っていたところ、本件船長の家族からの連絡により、海上保安庁から本船が無人であるので確認してもらいたいとの電話があったことを知り、漁から戻っていない別の僚船の船長に電話して本船の確認に向かうよう伝え、自らも同港から本船に向かった。</p> <p>本船は、別の僚船の船長の操船により、菊間港に入港した。</p> <p>本件船長及び同乗者は、海上保安庁の巡視船艇、ヘリコプターにより捜索が続けられたものの、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>
<p><b>その他の事項</b></p>	<p>愛媛県は、小型船底引き網漁の手繰第1種漁業及び手繰第2種漁業の操業区域を愛媛県松山市波妻ノ鼻と松山市小館場島東端を結んだ直線及びその延長線以東の禁止区域を除く海域としている。</p> <p>僚船A及び本船は、船尾方から潮流を受けるよう底引き網漁を行っていた。</p> <p>僚船Aは、漁具を揚げるのに約10分、漁獲物の仕分けと次回漁具</p>

	<p>を投入する準備に約20分を要していた。</p> <p>僚船Aの船長は、僚船Aで本船に向かい本船に乗船したところ、漁具を投入した状態で主機は中立運転となっていたのを認めた。</p> <p>僚船Aの船長は、本船を浅海原北西方沖から菊間港に別の僚船船長が回航する際、航海灯を点灯していたので、本船の発電機が故障していなかったことを知った。</p> <p>本件船長及び同乗者の長靴及び携帯電話2台が、本船内で発見された。</p> <p>本件船長は、出港前に漁獲物を保存する氷を本船に積載していた。</p> <p>本件船長及び同乗者は、救命胴衣を着用していなかった。</p> <p>同乗者の家族は、同乗者と本事故の前日までメールで連絡をとっており、ふだんの様子と変わりはないと思っていた。</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>なし</p> <p>なし</p> <p>本件船長及び同乗者は、行方不明となった。</p> <p>本船は、浅海原北西方沖において、17時10分ごろ北東進して操業しているのが目撃された後、19時00分ごろ僚船Aの船長により無灯火の本船が目撃され、来援した海上保安官により無人であることが確認され、漁具が海中に投入されており、発電機が故障していなかったことから、17時10分ごろから日没までの間に本件船長及び同乗者が落水したものと考えられるが、目撃者がいなかったことから、本件船長及び同乗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><b>原因</b></p>	<p>本事故は、本船が浅海原北西方沖において、操業中、本件船長及び同乗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><b>再発防止策</b></p>	<p>今後の同種事故等による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>・甲板上で作業を行う場合は、救命胴衣を着用すること。</li> <li>・船長は、携帯電話を防水措置して常に携行しておくことが望ましい。</li> </ul>



写真1 本船

