

船舶事故調査報告書

令和2年10月28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	転覆																		
発生日時	不明（令和元年11月12日 23時50分ごろ～13日 06時05分ごろの間）																		
発生場所	不明（鹿児島県南さつま市坊ノ岬 ^{ぼう} 北方の入り江～同市鶴瀬島 ^{うづせ} 北東方沖の間）																		
事故の概要	漁船さよ丸は、航行中、転覆した。 さよ丸は、船長が溺死し、船首部の破損等を生じた。																		
事故調査の経過	令和元年11月19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	漁船 さよ丸、0.4トン KG3-38420、個人所有 4.32m (Lr) × 1.48m × 0.60m、FRP ガソリン機関、30kW（動力漁船登録票による）、平成11年10月13日																		
乗組員等に関する情報	船長 男性 85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52年3月18日 免許証交付日 平成28年6月27日 (令和4年2月19日まで有効)																		
死傷者等	死亡 1人（船長）																		
損傷	船首部水線付近に破損、航海灯用の支柱に曲損及び船外機に濡損																		
気象・海象	気象： 本船が転覆した状態で発見された場所の東方約7kmに位置する枕崎特別地域気象観測所における風向及び風速の観測値は、次のとおりであった。 <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <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> <th rowspan="2">視程 (km)</th> </tr> <tr> <th>風向</th> <th>風速 (m/s)</th> <th>風向</th> <th>風速 (m/s)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>12日 23:00</td> <td>北</td> <td>2.7</td> <td>北</td> <td>3.5</td> <td>曇り</td> <td>19.7</td> </tr> </tbody> </table>	時刻 (時:分)	平均		最大瞬間		天気	視程 (km)	風向	風速 (m/s)	風向	風速 (m/s)	12日 23:00	北	2.7	北	3.5	曇り	19.7
時刻 (時:分)	平均		最大瞬間		天気	視程 (km)													
	風向	風速 (m/s)	風向	風速 (m/s)															
12日 23:00	北	2.7	北	3.5	曇り	19.7													

24:00	北	2.9	北	3.7	曇り	19.9
13日 01:00	北	3.1	北	3.9	曇り	18.0
02:00	北	3.2	北	4.5	曇り	19.2
03:00	北	3.4	北	4.3	曇り	17.9
04:00	北	2.7	北	3.3	曇り	16.9
05:00	北	3.0	北	4.0	曇り	17.0
06:00	北	2.9	北	3.7	曇り	18.6

海象：海上 平穩、潮汐 大潮、南さつま市坊泊^{ぼうどまり}における潮位は、高潮時約 259 cm（12日19時01分）、低潮時約 24 cm（13日01時28分）、水温 約 23℃
 月出時刻：12日17時27分ごろ 月齢：15

事故の経過

本船は、船長（以下「本件船長」という。）が乗り組み、いか釣り漁を行う目的で、令和元年11月12日19時00分ごろ家族に見送られて自宅を出発した後、南さつま市坊泊漁港を出港した。

僚船の船長（以下「船長A」という。）は、22時00分～22時30分ごろ坊ノ岬南西方の入り江（以下「本件入り江」という。）付近で、本船に接近して本件船長と漁の状況について会話し、同岬南東方沖の漁場で操業後、23時50分ごろ本件入り江西方沖を北進中、本件入り江で両色灯及び黄色点滅灯を点灯している本船を認めた。

本件船長の家族は、本件船長がいつものように干潮時ごろまで漁を行ってから帰宅すると思っていたが帰宅しないので、13日04時00分ごろ本件船長の携帯電話に電話を掛けたが、繋がらなかった。

坊泊漁港を出港した瀬渡船の船長は、06時05分ごろ鵜瀬島北東方沖で転覆している本船を発見し、周囲に本件船長が見当たらないので、僚船（以下「僚船B」という。）の船長に連絡し、漂流する本船を監視していた。

漁業協同組合の職員は、僚船Bの船長から連絡を受け、本事故の発生を海上保安庁等に通報した後、本件船長の家族に連絡し、本件船長が前日に出港したまま帰っていないことを確認した。

本件船長は、海上保安庁の航空機、巡視艇、消防署、警察、水難救済会及び漁業協同組合に所属する漁船により捜索が行われ、08時50分ごろ僚船Bが鵜瀬島東岸付近に流れ着いた本船を引き出した際、浮き上がってきたところを発見され、坊泊漁港に搬送後、医師により溺水による死亡と検案された。

本船は、瀬渡船により坊泊漁港に転覆状態のまま^い航された後、陸揚げされた。

（付図1 事故発生場所概略図、写真1 本船、写真2 本船の船首部の損傷状況 参照）

その他の事項

本船は、GPSや魚群探知機の装備はなく、発見時、止まっていた船外機のギアシフトレバーが前進の位置にあり、燃料が約10ℓ残っ

	<p>ており、漁に使用する竿及び餌木が物入れに収納されていた。</p> <p>本船は、船体の舷側などに他船と衝突したような痕跡はなかった。</p> <p>船長A及び僚船Bの船長は、本船の損傷状況から、本船が帰港中に岩等に乗り揚げて転覆したのだらうと思った。</p> <p>本件船長は、ふだん膨張式の救命胴衣を着用していたが、発見された際、救命胴衣を着用しておらず、ジャンパー及び胸付きカップズボンを着用し、長靴を履いていた。</p> <p>本件船長は、ふだんストラップを付けた防水型の携帯電話を首に掛けていたが、発見時、ストラップの根元が外れて携帯電話がなくなっていた。</p> <p>本件船長は、約20年のいか釣り漁の経験があり、いつも本件入り江で漁を行っていた。</p> <p>本件船長の家族は、本件船長が、体力の衰えを感じており、今回の漁を最後にすると言っていたのを聞いたが、自宅を出る際、健康状態に問題はないように見えた。</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>本船は、大潮の干潮時前、12日23時50分ごろ本件入り江で両色灯等を表示しているのが目撃された後、13日06時05分ごろ鵜瀬島北東方沖で転覆しているところを発見されたことから、この間において転覆したものと推定される。</p> <p>本船は、発見時、漁具が収納され、船外機のギアシフトレバーが前進の位置にあって船首部水線付近に破損が生じていたことから、本件入り江を出発後、航行中に船首部が水面付近の岩等に接触して船体が傾斜し、転覆した可能性があると考えられるが、目撃者がおらず、その状況を明らかにすることはできなかった。</p> <p>本件船長の死因は、溺死であった。</p> <p>本件船長は、発見時の状況から、本船の転覆時に海中に没した後、本船から海面に浮上することができずに溺死したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、本船が、本件入り江を出発後、航行中に船首部が水面付近の岩等に接触して船体が傾斜し、転覆した可能性があると考えられる。</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"> ・夜間、目視のみで岩場が点在する海域を航行する際は、岩等を見ることが難しいので、岩場から十分に距離をとって航行すること。 ・暴露甲板上では、救命胴衣を着用すること。

- | | |
|--|--|
| | <ul style="list-style-type: none">・ 予定時刻に帰港しない場合は、漁業協同組合、海上保安庁に連絡すること。 |
|--|--|

付図1 事故発生場所概略図

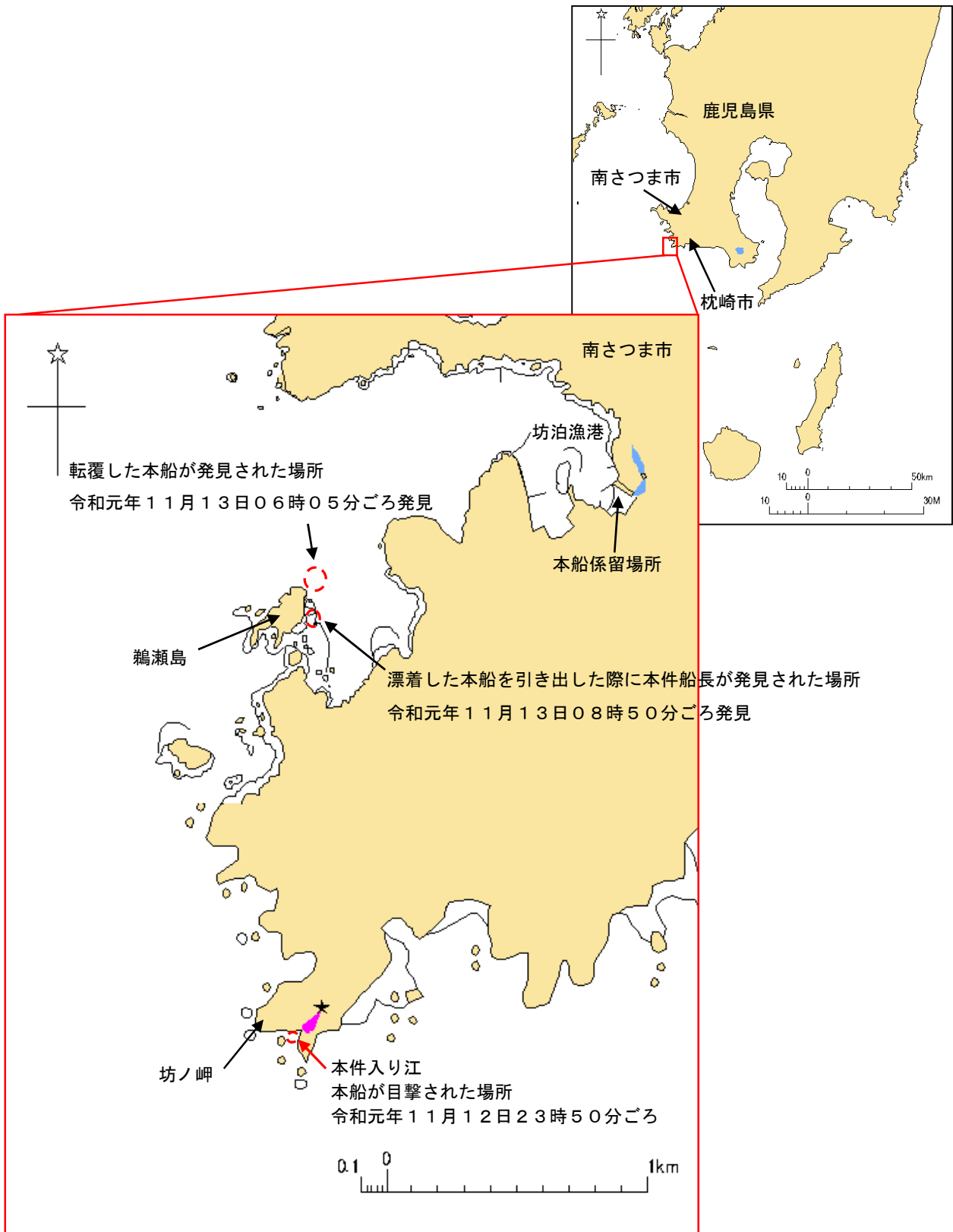


写真1 本船



写真2 本船の船首部の損傷状況

