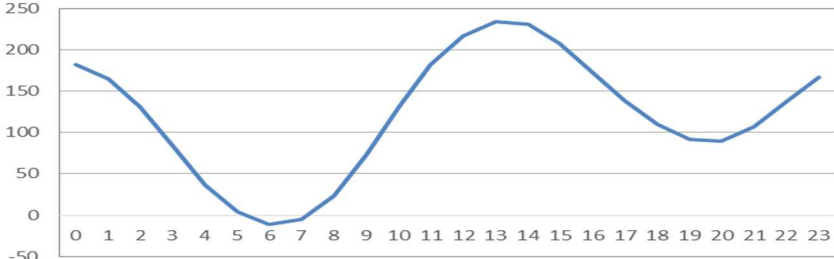


船舶事故調査報告書

令和2年8月19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	令和2年1月13日 08時00分ごろ
発生場所	不明（大槌島 ^{おおづち} 西岸付近）
事故の概要	漁船善光丸 ^{よしみつ} は、さざえ捕りの目的で出港した後、船長が落水して溺死した。
事故調査の経過	令和2年1月15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 善光丸、1.37トン KA3-31406（漁船登録番号）、個人所有 5.58m (Lr) × 1.87m × 0.60m、FRP ディーゼル機関（船内外機）、26kW（動力漁船登録票による）、昭和54年12月
乗組員等に関する情報	船長 男性 67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50年10月24日 免許証交付日 平成30年7月9日 (令和6年5月31日まで有効)
死傷者等	死亡 1人（船長）
損傷	船尾船底部外板に破口、操舵区画の損壊（全損）
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 西北西～西南西、風力 3～4、視界 良好 海象：波高 約1.5m（最大時）、水温 約12℃（図1参照） (cm)  図1 1月13日における毎時潮位グラフ（高松）

	<p>坂出市には、1月13日04時14分に強風注意報及び波浪注意報が発表され、15時30分に両注意報が解除された。</p>
<p>事故の経過</p>	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、さざえ捕りの目的で、令和2年1月13日04時00分ごろ香川県坂出市竹浦漁港^{さかいで}を出港したところを、僚船の船長に目撃された。</p> <p>船長の家族（以下「家族A」という。）は、ふだん09時から10時ごろには帰宅する船長が戻らないので心配になり、12時00分ごろその旨を別の船長の家族（以下「家族B」という。）に連絡した後、プレジャーボート（以下「A船」という。）を所有する船長の友人に捜索を依頼した。</p> <p>家族Bは、勤務先から自宅に戻り、14時過ぎに竹浦漁港を出港したA船に同乗して本船の捜索を行ったものの発見できず、16時00分ごろ竹浦漁港に帰港し、海上保安庁に通報するとともに船長が所属する漁業協同組合（以下「所属組合」という。）に連絡した。</p> <p>所属組合担当者は、16時30分ごろから18時過ぎまで僚船2隻により本船の捜索を行ったものの発見できなかった。</p> <p>本船は、20時05分ごろ巡視艇により大槌島西岸の岩場に無人の状態で乗り揚げているところを発見された。</p> <p>船長は、21時45分ごろ大槌島西岸（本船の南方100m付近）において、救命胴衣未着用状態で倒れているところを海上保安庁の潜水士に発見され、巡視艇により坂出市坂出港まで運ばれた後、救急車で病院に搬送されて医師により死亡が確認され、その後の司法解剖の結果、死因は溺死で、死亡推定時刻は08時ごろと検案された。</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>(1) さざえ捕りに関する情報</p> <p>① さざえ捕りは、干潮時に合わせて行い、海岸付近に船首尾から伸ばした錨や係留索により本船を固定し、海岸線を歩いて探すものであった。</p> <p>② 船長は、12日は坂出市小瀬居島へさざえ捕りに行き、2個程度のさざえを持ち帰った。</p> <p>③ 本船発見時、後部甲板上にさざえ1個が残っていた。</p> <p>(2) 船長に関する情報</p> <p>① 船長は、いつも首掛け式の自動・手動膨張式救命胴衣を着用していたが、腰ひものバックルを留めていたかは分からなかった。</p> <p>② 船長は、本事故当日、携帯電話を所持していなかった。</p> <p>③ 船長は、右手が不自由であった。</p> <p>(3) 発見時における本船に関する情報</p> <p>① 本船は、喫水が船首約20cm、船尾約50cmで、船尾喫水線からブルワーク上端までの高さが約60cmであり、船尾方約2</p>

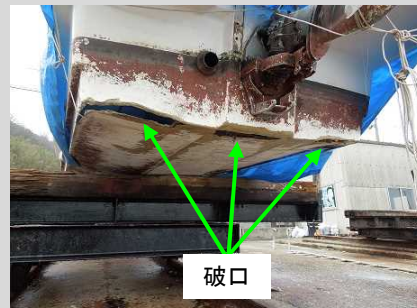
0～30mに錨を入れた状態で、船首側は投錨や海岸の岩場にロープを取る等の措置はとられていなかった。(写真1参照)



本船



船尾部



船尾船底部の損傷状況

写真1 本船の状況

- ② 本船は、ドライブユニットがチルトアップされ、プロペラには後進時の回転方向である反時計回りに網が絡まっており、切り取られた同網の一部が甲板上に残っていた。(写真2参照)



写真2 本船のプロペラに絡まった網の状況

- ③ 本船は、クラッチレバーが中立、スロットルレバーがローの状態であった。
- (4) A船及び僚船の搜索状況
- ① A船は、本船の搜索を行った際、14時40分ごろ大槌島に着き、同島を2周したものの、本船を発見できなかった。
- ② 僚船は、本船の搜索を行った際、17時00分ごろ大槌島を1周したものの、本船を発見できなかった。
- ③ 僚船は、19時45分ごろ海上保安庁から本船らしきものを

	<p>発見した旨の連絡を受けて大槌島へ向かい、船長の捜索を行った際、同島南西方沖において、膨張し、腰ひものバックルが外れた状態で浮遊する船長の救命胴衣を発見した。</p> <p>(5) その他の情報</p> <p>① 所属組合担当者は、プロペラに絡んだ網に海藻等が多数付着している状況から、同網は、本船で使用されていたものではなく、長期間海中に浮遊していたものであると思った。</p> <p>② 所属組合担当者は、本事故当日は西風が強くて波が高かったこと及び本船の船尾船底部の破口の状況から、本船は、西からの波を船尾から受け、海水が打ち込んで船尾側が沈下するとともに、波により船尾船底部が海底に打ち付けられて破口が生じ、沈没したのではないかと本事故後に思った。</p> <p>③ 所属組合担当者は、A船及び僚船が大槌島周辺を捜索した時には、本船はすでに沈没してい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>船長は、溺死した。</p> <p>本船は、船長の死亡推定時刻が08時00分ごろと検案されたことから、このころ、船長が落水したものと考えられる。</p> <p>船長は、次のことから、さざえ捕りを終えた後、本船を後進させた際、海中を漂流していた網がプロペラに絡まり、同網を取り除く作業をしている途中に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、その状況を明らかにすることはできなかった。</p> <p>(1) 本船の甲板上にさざえが残っていたこと。</p> <p>(2) 本船は、船尾方から投錨していたものの、船首側からは錨や係留索による固定措置がとられていなかったこと。</p> <p>(3) 本船のプロペラに絡まった網は、後進時の回転方向である反時計回りに絡まっており、同網には多数の海藻等が付着していたこと。</p> <p>(4) 本船は、ドライブユニットをチルトアップした状態で、プロペラに絡まった網の一部が、甲板上に残っていたこと。</p> <p>海面に浮遊していた船長の救命胴衣は腰ひものバックルが外れていたことから、船長は、本事故時、救命胴衣を適切に着用していなかった可能性があると考えられる。</p> <p>本事故当日の潮汐及びA船と僚船の捜索状況から、14時40分ごろ本船はすでに沈没していた可能性があると考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、大槌島西岸付近において、本船が錨泊中、船長が落水し</p>

	<p>て溺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"> ・ 暴露甲板上で作業を行う際は、十分に注意して落水防止に努めること。 ・ 暴露甲板においては救命胴衣を着用し、腰ひものバックルを確実に留める等、適切に着用すること。 ・ 防水型又は防水パックに入れた携帯電話を常に身に付け、緊急時における連絡手段を確保しておくことが望ましい。

付図1 事故発生場所概略図

