

船舶事故調査報告書

令和3年11月24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	令和3年3月17日 06時45分ごろ
発生場所	鳥取県米子市夜見町沖 皆生港北防波堤灯台から真方位290° 1.9海里（M）付近 （概位 北緯35° 28.5′ 東経133° 18.2′）
事故の概要	漁船足勝丸は、操業中、転覆した。 足勝丸は、船長が落水して溺死し、機関の濡損等を生じた。
事故調査の経過	令和3年3月18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 足勝丸、0.6トン TT3-9126（漁船登録番号）、個人所有 4.97m（Lr）×1.75m×0.72m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数17、平成4年9月16日
乗組員等に関する情報	船長 83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53年9月14日 免許証交付日 令和2年12月9日 （令和8年10月6日まで有効）
死傷者等	死亡 1人（船長）
損傷	操縦区画圧壊、機関に濡損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 東北東、風速 約8m/s 海象：波高 約1m、潮汐 下げ潮の中央期 鳥取地方気象台は、3月16日から17日の期間において、米子市には波、風に関する警報、注意報は発令していなかった。 本事故発生場所の北方約1.3Mに所在する国土交通省中国地方整備局日野川河川事務所が管理する富益海象観測所による3月17日の最高波高、平均波高、風向、平均風速の観測値は、次のとおりであった。

	時刻 時:分	最高波高 (m)	平均波高 (m)	平均風向	平均風速 (m/s)
	04:00	0.31	0.12	東北東	0.8
	04:30	0.30	0.16	東南東	1.3
	05:00	0.38	0.13	東	4.6
	05:30	0.32	0.14	東	5.1
	06:00	0.30	0.15	東北東	7.7
	06:30	0.43	0.17	東北東	8.5
	06:40	0.46	0.19	東北東	7.9
	06:50	0.45	0.22	東北東	8.3
	07:00	0.60	0.22	東北東	8.6
事故の経過	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、刺し網漁の目的で、令和3年3月17日早朝、鳥取県米子市大水落川河口<small>おんどろ</small>の係留地を出港した。</p> <p>船長と同じ漁業協同組合に所属する組合員（以下「組合員」という。）は、06時ごろ、波が高くなっている状況下、本船が帰港していないことに気付き、陸上から捜索に向かった。</p> <p>組合員は、06時40分ごろ、米子市夜見町の海岸沖約200mで、本船と船尾甲板にいる船長を発見した後、06時45分ごろ本船が船尾から波を受けて転覆するところを目撃し、しばらくして海岸に流れ着いた船長を引き揚げ、警察署及び119番通報をした。</p> <p>船長は、搬送された米子市内の病院で死亡が確認され、死亡推定時刻が07時00分ごろ、溺水吸引による窒息と検案された。</p> <p>（付図1 事故発生場所概略図 参照）</p>				
その他の事項	<p>船長は、日頃、テレビの天気予報を見るなどしていたが、本事故時の最新の風向、風速に関する情報の入手状況については確認できなかった。</p> <p>組合員は、04時30分ごろ、漁で出港したとき、係留地に船長は来ておらず本船が出港していないのを見ていたので、その後に船長は、他船が出港しているのを見て出漁したのではないかと思った。</p> <p>組合員は、出港前にテレビで最新の風向、風速の情報を入手して、北寄りの風が強くなることを知っていたので、早めに漁を終えて帰港していた。</p> <p>船長は、固定式ベストタイプの救命胴衣を着用していた。</p> <p>船長の家族の口述によれば、船長は、持病もなく、本事故当日の体調に不調はないように見えた。</p> <p>船長は、本事故時、全長約300m、幅約1.5m、網目約6cmの網を用いて、水深約8mの海岸沿いで、アジを対象にした刺し網漁を行っていた。</p> <p>組合員は、本事故後、本船のプロペラに刺し網が絡んでいたことと</p>				

	<p>網が海中に約200m残されていることを確認したので、約100m揚網したところで、網がプロペラに絡んだのだと思った。</p> <p>組合員は、本船のプロペラに刺し網が絡んで操船が困難となり、風波により水深の浅い海域に本船が流されたところで高波を受け、転覆した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 なし あり</p> <p>本船は、プロペラに網が絡んだ状態で発見された状況から、夜見町沖において風波が強くなっている状況下、刺し網を揚網中、網がプロペラに絡み操船が困難となり、水深の浅い海域に流されたところに、船尾から高起した波を受けたことから、転覆した可能性があると考えられる。</p> <p>船長の死因は、溺水であった。</p> <p>船長は、日頃、テレビの天気予報を見るなどしていたが、本事故時の最新の風向、風速に関する情報の入手状況については、船長が死亡したことから、明らかにすることはできなかった。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜見町沖において風波が強くなっている状況下、本船が、刺し網を揚網中、網がプロペラに絡み操船が困難となり、水深の浅い海域に流されたところに、船尾から高起した波を受けたため、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"> ・ 小型漁船の船長は、風、波に関する最新の気象情報を得てから、出港すること。 ・ 小型漁船の船長は、出港後、風波が強くなってきたら、早期に漁を取り止めて帰港すること。

付図1 事故発生場所概略図

