

船舶事故調査報告書

令和3年6月23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

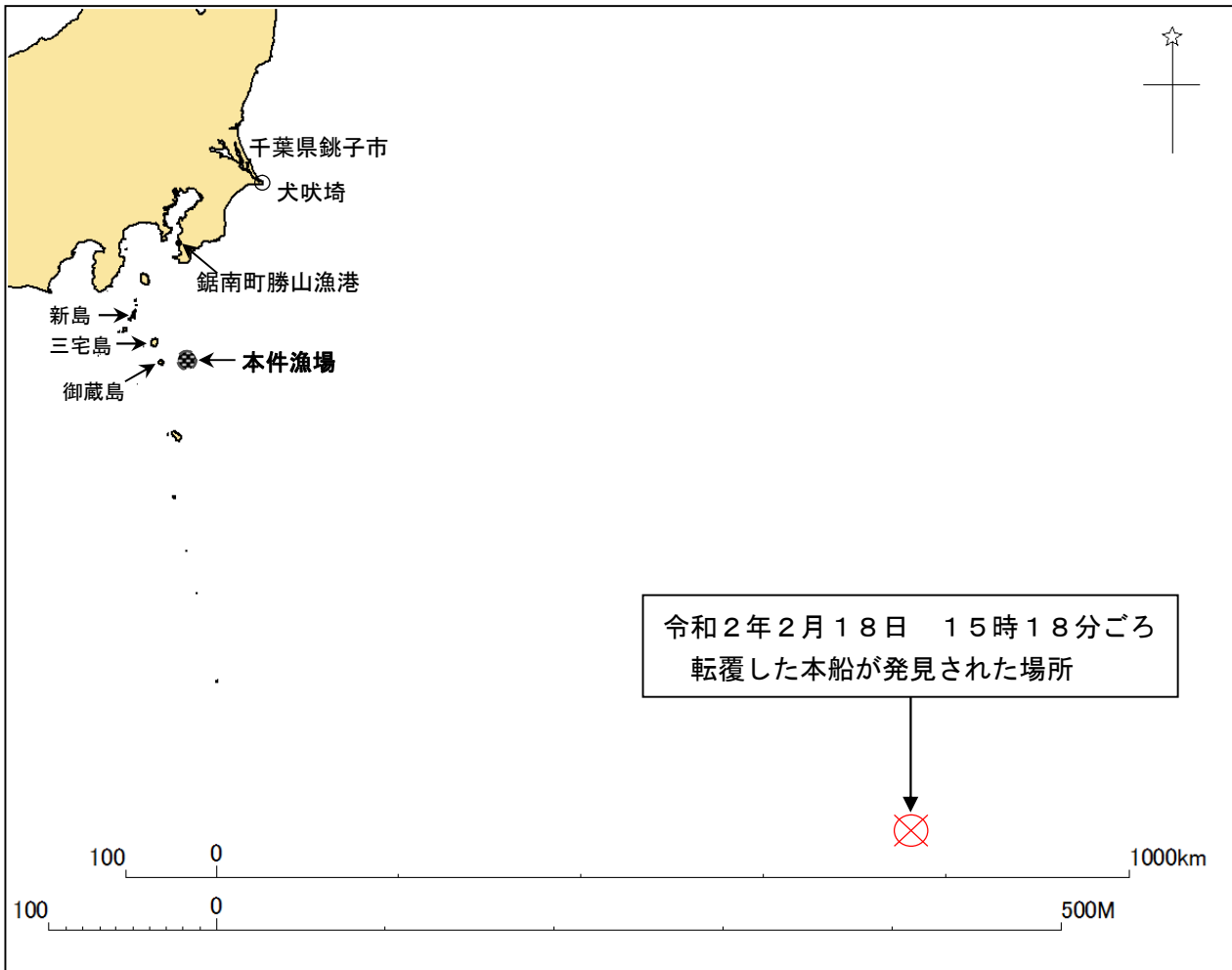
事故種類	転覆
発生日時	令和元年12月16日 01時18分ごろ
発生場所	東京都御蔵島村御蔵島北北東方沖 御蔵島ふ頭灯台から真方位026°32.5海里（M）付近 （概位 北緯34°23.1′ 東経139°52.6′）
事故の概要	漁船作栄丸は、漁場に向けて出港後、無人の状態 ^{さくえい} で転覆しているところを発見された。 作栄丸は、船長及び甲板員2人が、行方不明となり、主機の濡損等を生じた。
事故調査の経過	令和元年12月26日、本事故の調査を担当する主管調査官（横浜事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。 原因関係者としての船長、甲板員A及び甲板員Bからの意見聴取は、本人が行方不明となったため、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 作栄丸、6.6トン CB2-85127（漁船登録番号）、株式会社作栄丸 11.97m（Lr）×3.22m×1.32m、FRP ディーゼル機関、405kW（動力漁船登録票による）、平成2年7月23日
乗組員等に関する情報	船長 53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 平成7年2月27日 免許証交付日 令和元年11月18日 （令和7年2月26日まで有効） 甲板員A 56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 平成7年2月27日 免許証交付日 令和元年11月18日 （令和7年2月26日まで有効） 甲板員B 34歳 一級小型船舶操縦士 免許登録日 平成24年9月18日 免許証交付日 令和元年11月18日

	(令和6年11月17日まで有効)																																																																		
死傷者等	行方不明 3人(船長、甲板員A及び甲板員B)																																																																		
損傷	右舷船首部外板に破損、主機等に濡損(全損)																																																																		
気象・海象	<p>気象庁の実況天気図及び沿岸波浪図によれば、本事故当時の伊豆半島沖の気象及び東京都三宅村三宅島東方沖から御蔵島東南東方沖の海域における海象は次のとおりであった。</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>日時</th> <th>天気</th> <th>風向</th> <th>風速(m/s)</th> <th>波向</th> <th>波高(m)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>15日 21:00</td> <td>晴れ</td> <td>東北東</td> <td>9.8</td> <td>北東</td> <td>2.3~ 2.5</td> </tr> <tr> <td>16日 09:00</td> <td>曇り</td> <td>東北東</td> <td>9.3</td> <td>北東</td> <td>2.0~ 2.2</td> </tr> <tr> <td>16日 21:00</td> <td>晴れ</td> <td>東南東</td> <td>7.7</td> <td>東南東</td> <td>1.6</td> </tr> <tr> <td>17日 09:00</td> <td>雨</td> <td>南西</td> <td>5.7</td> <td>南南東</td> <td>2.4~ 2.5</td> </tr> <tr> <td>17日 21:00</td> <td>曇り</td> <td>西</td> <td>8.2</td> <td>南南東</td> <td>2.2</td> </tr> <tr> <td>18日 09:00</td> <td>曇り</td> <td>西</td> <td>9.8</td> <td>南</td> <td>2.1</td> </tr> <tr> <td>18日 21:00</td> <td>晴れ</td> <td>東北東</td> <td>11.3</td> <td>南南東</td> <td>2.3</td> </tr> <tr> <td>19日 09:00</td> <td>雨</td> <td>北東</td> <td>11.3</td> <td>東北東</td> <td>3.0</td> </tr> <tr> <td>19日 21:00</td> <td>雨</td> <td>北東</td> <td>4.6</td> <td>東</td> <td>2.3~ 2.4</td> </tr> <tr> <td>20日 09:00</td> <td>晴れ</td> <td>西北西</td> <td>13.9</td> <td>西</td> <td>2.0</td> </tr> </tbody> </table> <p>三宅島、御蔵島を含む伊豆諸島南部には、12月15日16時03分に波浪注意報が発表され、17日16時01分に解除され、また、17日04時07分に強風注意報が発表され、10時08分に解除された。</p> <p>海流 東南東流約 1.0~1.9ノット(kn)(御蔵島北北東方沖)</p>	日時	天気	風向	風速(m/s)	波向	波高(m)	15日 21:00	晴れ	東北東	9.8	北東	2.3~ 2.5	16日 09:00	曇り	東北東	9.3	北東	2.0~ 2.2	16日 21:00	晴れ	東南東	7.7	東南東	1.6	17日 09:00	雨	南西	5.7	南南東	2.4~ 2.5	17日 21:00	曇り	西	8.2	南南東	2.2	18日 09:00	曇り	西	9.8	南	2.1	18日 21:00	晴れ	東北東	11.3	南南東	2.3	19日 09:00	雨	北東	11.3	東北東	3.0	19日 21:00	雨	北東	4.6	東	2.3~ 2.4	20日 09:00	晴れ	西北西	13.9	西	2.0
日時	天気	風向	風速(m/s)	波向	波高(m)																																																														
15日 21:00	晴れ	東北東	9.8	北東	2.3~ 2.5																																																														
16日 09:00	曇り	東北東	9.3	北東	2.0~ 2.2																																																														
16日 21:00	晴れ	東南東	7.7	東南東	1.6																																																														
17日 09:00	雨	南西	5.7	南南東	2.4~ 2.5																																																														
17日 21:00	曇り	西	8.2	南南東	2.2																																																														
18日 09:00	曇り	西	9.8	南	2.1																																																														
18日 21:00	晴れ	東北東	11.3	南南東	2.3																																																														
19日 09:00	雨	北東	11.3	東北東	3.0																																																														
19日 21:00	雨	北東	4.6	東	2.3~ 2.4																																																														
20日 09:00	晴れ	西北西	13.9	西	2.0																																																														
事故の経過	<p>本船は、船長、甲板員A及び甲板員Bが乗り組み、きんめだいの立て縄釣り漁を行う目的で、令和元年12月15日20時00分ごろ御蔵島東方沖約15Mの漁場(以下「本件漁場」という。)に向けて千葉県鋸南町勝山漁港<small>きよなんまち</small>を出港した。</p> <p>本船が所属する漁業協同組合(以下「本件組合」という。)の所属の僚船2隻(以下「僚船A」及び「僚船B」という。)は、本船より先に勝山漁港を出港し、16日02時30分~03時00分ごろ本件漁場に到着した。</p> <p>僚船Aの船長は、いつも04時00分ごろ本船が本件漁場に到着するのを見掛けていたが、本件漁場で本船を見掛けなかった。</p> <p>僚船Bの船長は、本船を見掛けなかったため、別の操業場所に行ったと思い、本件漁場で僚船Aと共に06時30分ごろ操業を開始し、</p>																																																																		

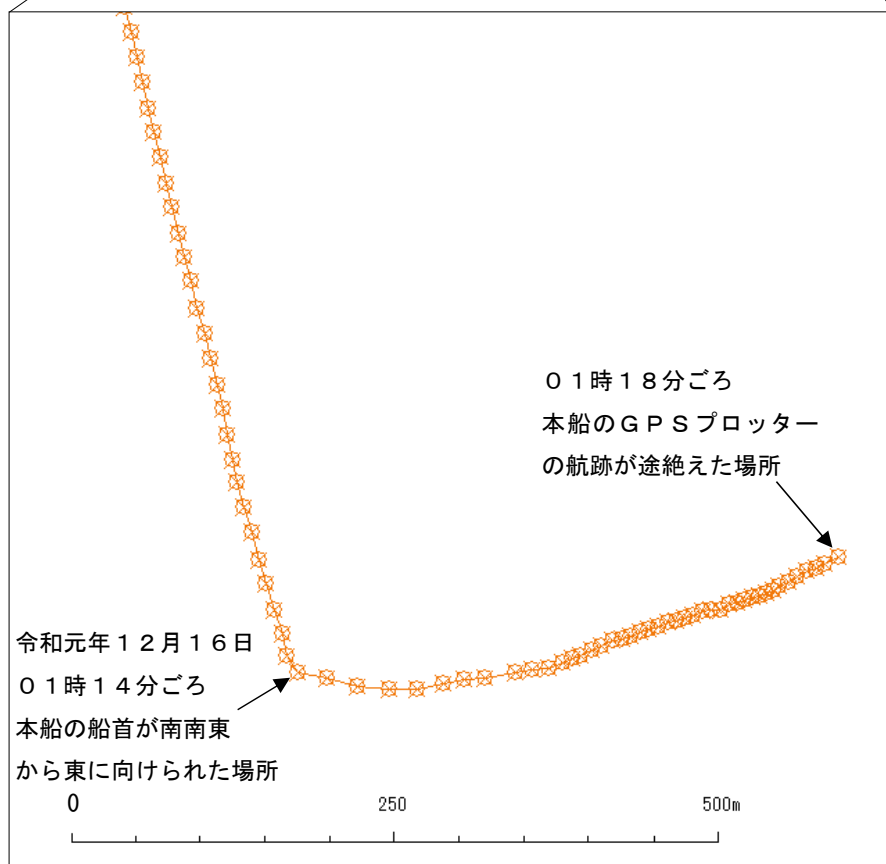
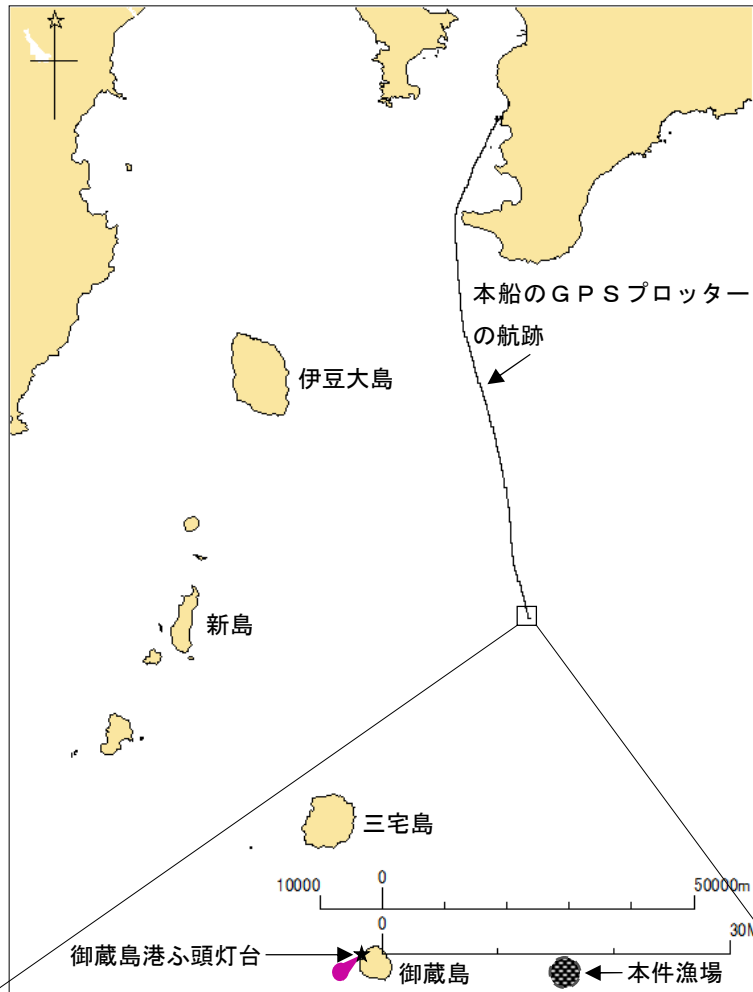
	<p>続けて三宅島西方約15Mの漁場で操業を行った。</p> <p>僚船Aの船長は、翌日の17日朝になると天候が悪化するとの予報を聞いたので、16日21時00分ごろに操業を終え、17日03時30分ごろ僚船Bと共に勝山漁港に帰港した。</p> <p>本件組合の担当者は、甲板員Bの家族から16日18時10分ごろに甲板員Bの携帯電話に電話をかけたものの、圏外のアナウンスとなり、また、18日の夜には本船が帰港するはずであったが、19日に本船の船舶電話にも連絡が取れない状況であることを聞き、20日15時05分ごろ海上保安庁に通報した。</p> <p>僚船Aの船長は、19日に本船の乗組員の家族から本船が帰港していないことを聞いた後、20日15時00分ごろ本件組合の担当者から連絡を受け、本船の所在が不明であることを知った。</p> <p>海上保安庁の航空機、巡視船艇及び僚船により捜索が開始されたが、有力な手掛かりが得られず、12月25日に捜索が中断された後、本船は、令和2年2月18日15時18分ごろ、航行中の外国船舶により千葉県銚子市犬吠埼南東方沖約540Mで転覆した状態で発見され、同庁に通報された。</p> <p>本船の乗組員3人は、海上保安庁の航空機、巡視船艇及び僚船により捜索が行われたが、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、付図2 航行経路図、付表1 本船のGPSプロッター記録(抜粋)、写真1 転覆した状態で発見された本船、写真2 本船の損傷状況 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船は、発見時、右舷船首部外板の一部が破損しており、主機のスロットルレバーが最微速前進となった状態であった。</p> <p>僚船Aの船長によれば、本船の出漁形態は、通年、時期に関わらず、夜に勝山漁港を出港し、本件漁場で翌日の早朝から2日間操業を行って3日目に帰航するが、本件漁場での釣果が悪い場合、三宅島西方沖に移動して夜釣りをすることがあった。</p> <p>本船のGPSプロッターの記録によれば、本船は、令和元年12月15日出港後、約8knの速力(対地速力、以下同じ。)で航行中、16日01時14分ごろ南南東から東に向かって約170m航行し、その後、約2.6knの速力となり約270m航行した後、18分ごろGPSプロッターの航跡が途絶えていた。</p> <p>僚船Aの船長によれば、僚船Aは、本事故当時、北東～北北東方からの追い波を左舷船尾方に受けて波に乗った状態で約8～10knの速力で航行し、同波が僚船Aより速い速力で追い越して行く状況であった。</p> <p>僚船Aの船長によれば、本船には救命胴衣は搭載されていたが、船長、甲板員A及び甲板員Bは、ふだん、操業時は邪魔になるので救命胴衣を着用していない場合が多かった。また、本船が発見された後、</p>

	本船には救命胴衣は残っていなかった。
分析 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	不明 不明 不明 船長、甲板員A及び甲板員Bは、行方不明となった。 本船は、波浪注意報が発表された波浪の状況下、本件漁場に向けて勝山漁港を出港し、左舷船尾から波浪を受けながら約8knの速力で航行中、斜め追い波を受けたことから、船首が南南東から東に向けられて速力が約2.6knとなった後、転覆した可能性があると考えられる。 本船は、波乗り状態となり、斜め追い波により船尾が波に押されて船首が南南東から東に向けられた可能性があると考えられる。 本船は、船尾が波に押された後に最微速前進として約2.6knの速力で航行していたことから、何らかの理由で減速し、航行を中止した可能性があると考えられる。 本船は、転覆したことでバッテリーの電源が供給されなくなったことにより、GPSプロッターの航跡が途絶えた可能性があると考えられる。
原因	本事故は、本船が、波浪注意報が発表された波浪の状況下、本件漁場に向けて勝山漁港を出港し、左舷船尾から波浪を受けて約8knの速力で航行中、斜め追い波を受けたことにより、船首が南南東から東に向けられて速力が約2.6knとなった後、転覆した可能性があると考えられる。
再発防止策	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。 <ul style="list-style-type: none"> ・ 船長は、波浪注意報が発表され、波浪が高くなることが予想されている場合には、堪航性を考慮して出港を差し控えること。 ・ 船長は、航行中の波浪が予想よりも高くなった場合には、自船の堪航性を超える危険な状況になる前に早めに航行を中止して帰港するか又は最寄りの港に避難すること。 ・ 船長は、後方からの斜め追い波をできる限り避けて海象の穏やかな航路を航行し、同追い波に追い越される場合は、速力を調整して同追い波の山を速やかに通過させること。 ・ 船長の家族等は、出漁した漁船が予定どおりの日時に帰航しない場合、早めにその旨を海上保安庁に通報すること。 ・ 船長は、航行中においても、強風注意報が発表され、海象が悪化することが予想される場合には、救命胴衣を着用すること。

付図1 事故発生場所概略図



付図2 航行経路図



付表1 本船のGPSプロッター記録(抜粋)
(プロットの間隔は5秒ごと)

船位※		船位※	
北緯 (° -' -")	東経 (° -' -")	北緯 (° -' -")	東経 (° -' -")
35-06-40.0	139-49-39.1	34-25-20.6	139-51-35.3
35-00-03.2	139-45-25.9	34-25-16.9	139-51-36.7
34-54-00.5	139-44-46.8	34-25-13.1	139-51-38.2
34-48-00.2	139-45-32.4	34-25-09.2	139-51-39.5
34-42-00.2	139-47-43.1	34-25-05.4	139-51-40.8
34-36-00.1	139-49-32.2	34-25-01.7	139-51-42.1
34-30-00.7	139-50-27.1	34-24-57.8	139-51-43.3
34-29-24.7	139-50-31.1	34-24-54.0	139-51-44.7
34-28-48.2	139-50-36.2	34-24-37.4	139-51-50.0
34-28-12.4	139-50-41.4	34-24-23.9	139-51-54.5
34-27-36.3	139-50-49.4	34-24-11.1	139-52-58.5
34-27-00.4	139-51-01.1	34-23-58.5	139-52-02.6
34-26-24.5	139-51-03.6	34-23-46.0	139-52-06.8
34-25-48.1	139-51-05.6	34-23-33.2	139-52-10.5
34-25-47.5	139-51-25.8	34-23-20.6	139-52-14.5
34-25-43.6	139-51-27.4	34-23-08.0	139-52-18.2
34-25-39.7	139-51-28.9	34-23-01.4	139-52-20.5
34-25-35.9	139-51-30.2	34-23-01.7	139-52-28.5
34-25-32.1	139-51-31.4	34-23-22.7	139-52-31.7
34-25-28.3	139-51-32.6	34-23-03.4	139-52-34.4
34-25-24.5	139-51-33.9	34-23-04.3	139-52-36.8

※船位は、操舵室上方に設置されたGPSアンテナの位置である。

写真1 転覆した状態で発見された本船



写真2 本船の損傷状況



(第三管区海上保安本部提供)