

船舶事故調査報告書

平成23年7月21日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委員 横山 鐵 男（部会長）
委員 山本 哲 也
委員 石川 敏 行
委員 根本 美 奈

事故種類	衝突（蓄養筏）
発生日時	不明（平成22年11月28日（日） 20時09分ごろ以降）
発生場所	愛媛県宇和島市九島東方沖 引出鼻灯台から真方位148° 1,000m付近 （概位 北緯33° 14.2′ 東経132° 31.7′）
事故調査の経過	平成22年11月30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。 原因関係者から意見聴取を行った。
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	プレジャーボート 伸丸、5トン未満 281-23560愛媛、個人所有 4.95m（Lr）×1.70m×0.65m、FRP ディーゼル機関、29.42kW、昭和62年11月
乗組員等に関する情報	船長 男性 62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54年10月12日 免許証交付日 平成22年8月30日 （平成28年5月1日まで有効） 同乗者 男性 62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56年1月12日 免許証交付日 平成19年5月10日 （平成25年4月20日まで有効）
死傷者等	死亡 1人（船長）、負傷 1人（同乗者、低体温症で2日入院）
損傷	本船 キールに擦過傷 蓄養筏 なし
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、同乗者1人を乗せ、平成22年11月28日20時00分ごろ宇和島市築地町の岸壁を離れ、船長が、船体中央部にある船外機を操作する操縦台後方のイケス蓋の上に腰を掛けて手動操舵で操船し、同市宇和島港内を北西進した。 本船は、北西進して宇和島港西側の港界付近に至ったのち、宇和島市戎ヶ鼻沖で左転し、戎ヶ鼻と九島東方の間を通過して九島漁港に向かう予定であった。 同乗者は、船長の後方で、船首方からの風が冷たかったので船尾方に体を向けて甲板上に座り、背中から風を受けながら顔を下に向けていたが、

	<p>たばこを吸おうとして顔を上げたところ、本船が戎ヶ鼻沖で左転すると見えなくなるはずの宇和島市内の灯火が船尾方に見えていたので、戎ヶ鼻沖の予定変針場所で左転せずに北西進していることに気付き、「コースが違う」と船長に言うと、船長から「分かっている」との返答があった。</p> <p>同乗者は、その後も本船が同じ針路で航行しているので、振り向いて船首方向を見たところ、九島北東沖に設置された蓄養筏の点滅灯が見えたことから、「筏があるで」と船長に言うと、「分かっている」との返答があった。</p> <p>同乗者は、その直後、本船が急に左旋回して身体が右舷側に倒れそうになったが、足を踏ん張って立ち上がったときに航海灯の灯りで前方に筏が見えたので、衝突の危険を感じて左舷側から海中に飛び込んだ。</p> <p>本船は、同乗者が飛び込んだ直後に蓄養筏の中に入って転覆した。</p> <p>同乗者は、転覆した本船まで泳ぎ着いて船底にはい上がり、船長を大声で呼んだが返答がなかった。</p> <p>同乗者は、海に飛び込んだ際に携帯電話を紛失して救助要請をすることができず、その後、意識を失い、翌29日05時00分ごろ、船底上で意識を失っていたところ、付近を通りかかった漁船に発見され救助された。</p> <p>同乗者は、救急車により搬送された病院で意識が戻った。</p> <p>船長は、29日07時33分ごろ、転覆した本船の船内から発見され、病院で死亡が確認された。</p> <p>船長の死因は、溺死と検案された。</p>								
<p>気象・海象</p>	<p>宇和島特別地域気象観測所の観測値（11月28日）</p> <p>20時00分 晴れ、北北西風 3.3m/s、気温 10.1℃</p> <p>20時10分 北北西風 3.5m/s、気温 10.2℃</p> <p>21時00分 晴れ、南東風 1.5m/s、気温 8.1℃</p> <p>視界 良好、海上 平穏</p>								
<p>その他の事項</p>	<p>船長及び同乗者は、28日昼ごろから出港前まで居酒屋風カラオケ店にいた。</p> <p>船長及び同乗者は、救命胴衣を着用していなかった。</p> <p>同乗者は、下着の上にシャツとジャージの上下を着て、運動靴を履いていた。</p> <p>操縦台の大きさは、幅約0.6m、奥行き約0.6m及び甲板上高さ約1.1mであった。</p> <p>本事故当時、本船の船体及び機関に不具合又は故障はなかった。</p> <p>船長は、九島に住み、本船を専ら九島漁港～宇和島港間（航程約2.2海里（M））の通勤に使用し、所要時間が約12～13分であった。</p> <p>蓄養筏は、鋼製パイプの枠及び浮体がほぼ10m×10mの正方形に形成され、水面上の高さが約60cmで、設置場所の角などに黄色や赤色の点滅灯が設置されていた。</p> <p>九島沿岸付近には、蓄養筏などの多数の筏が設置されていた。</p>								
<p>分析</p>	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="515 1865 815 1910">乗組員等の関与</td> <td data-bbox="815 1865 1457 1910">あり</td> </tr> <tr> <td data-bbox="515 1910 815 1955">船体・機関等の関与</td> <td data-bbox="815 1910 1457 1955">なし</td> </tr> <tr> <td data-bbox="515 1955 815 2000">気象・海象の関与</td> <td data-bbox="815 1955 1457 2000">なし</td> </tr> <tr> <td data-bbox="515 2000 815 2074">判明した事項の解析</td> <td data-bbox="815 2000 1457 2074">本船は、戎ヶ鼻沖を北西進中、船長が、船位の確認を適切に行っていなかったことから、予定変</td> </tr> </table>	乗組員等の関与	あり	船体・機関等の関与	なし	気象・海象の関与	なし	判明した事項の解析	本船は、戎ヶ鼻沖を北西進中、船長が、船位の確認を適切に行っていなかったことから、予定変
乗組員等の関与	あり								
船体・機関等の関与	なし								
気象・海象の関与	なし								
判明した事項の解析	本船は、戎ヶ鼻沖を北西進中、船長が、船位の確認を適切に行っていなかったことから、予定変								

	<p>針場所に変針せず、蓄養筏に向けて航行し、同筏に衝突した可能性があると考えられる。</p> <p>船長は、戎ヶ鼻沖で左転せずに北西進を続けたので、同乗者から針路が違っている、及び前方に蓄養筏がある旨の助言を受け、分かったと返答したが、その後も同じ針路で航行を続けたものと考えられる。</p> <p>本船は、航程が約2.2Mの通勤に使用され、その所用時間が約12分であったことから、日頃は、約11ノットの速力で航行していたものと考えられる。したがって、出港場所から本事故発生場所までの航程が約1.7Mであったことから、離岸して約9分後以降に本事故が発生した可能性があると考えられる</p> <p>船長は、28日昼ごろから出港前まで居酒屋風カラオケ店にいたが、本人が死亡したため飲酒の程度を明らかにすることはできなかった。</p> <p>船長は、本船が転覆した際、船内に閉じ込められ、脱出できなかったものと考えられる。</p> <p>船長は、溺死した。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、本船が、戎ヶ鼻沖を北西進中、船長が、船位の確認を適切に行っていなかったため、予定変針場所に変針せず、蓄養筏に向けて航行し、同筏に衝突したことにより発生した可能性があると考えられる。</p>