

## 船舶事故調査報告書

平成28年4月7日  
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決  
 委員 庄 司 邦 昭（部会長）  
 委員 小須田 敏  
 委員 根 本 美 奈

事故種類	乗揚
発生日時	不明（平成27年11月15日 11時55分ごろ～12時15分ごろの間）
発生場所	熊本県宇城市戸馳島 <sup>うきとばせ</sup> 兎鼻 <sup>うさぎ</sup> 北北西岸の浅瀬 寺島灯台から真方位127° 670m付近 （概位 北緯32° 35.5′ 東経130° 28.8′）
事故の概要	プレジャーボートひえいは、北進中、乗り揚げた。
事故調査の経過	平成27年11月18日、本事故の調査を担当する主管調査官（長崎事務所）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Aからの意見聴取は、本人が本事故後、A船の離礁作業中に死亡したため、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	A プレジャーボート ひえい、5トン未満 293-24781熊本、個人所有 5.36m (Lr) × 1.90m × 1.03m、FRP ガソリン機関、40.45kW、平成3年7月
乗組員等に関する情報	船長A 男性 73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56年11月25日 免許証交付日 平成26年7月15日 （平成31年8月10日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	船底に擦過傷
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北、風速 約1.5m/s、視界 良好、気温 約21℃ 海象：海上 平穏
事故の経過	A船は、船長Aが1人で乗り組み、平成27年11月15日熊本県八代市八代港の係留場所から出航した。 漁船（以下「B船」という。）の船長（以下「船長B」という。）は、戸馳島西方沖の兎島 <sup>うさぎ</sup> 付近から兎鼻付近まで漂泊して流し釣りを行っていたところ、兎鼻沿岸寄りをゆっくりと北進するA船に気づき、その後船首を北方に向けて兎鼻北北西岸の浅瀬に乗り揚げているA船を認めた。

	<p>船長Bは、流し釣りをしながらA船の様子を見ていたところ、船長Aが、A船から降りて船尾部を押し、船尾を沖の方へ方向転換させ、機関を使用して離礁作業をしていたが、A船に動く気配を認めなかったため、A船の同作業を手伝うこととした。</p> <p>船長Bは、B船でA船の左舷船尾方に移動し、係船索を投げた。</p> <p>船長Bは、船長Aが、係船索を取り、A船に向かって浅瀬を歩いていたら、前のめりに倒れ、顔面を海面に浸けて約10～20秒間うつ伏せ状態となったが、起き上がって再び歩き出し、係船索をA船の左舷船尾のクリートに取り付けるのを認めた。</p> <p>A船は、船長Bが、B船をA船の船尾方に移動させ、機関を後進に掛けて引いたが、動かなかった。</p> <p>A船は、船長AがA船を揺り動かしたところ、左舷側に傾いて僅かに水に浮いた状態となり、船長Aの合図により再びB船で引かれて離礁した。</p> <p>船長Bは、船長Aが離礁したA船の左舷外板につかまりながら海中を船首方へ移動したのち、海面上に船長Aの頭部のみを認めた。</p> <p>船長Bは、船長Aに救命胴衣を投げたところ、船長Aがしばらく救命胴衣を背にして仰向けに浮いていたが、背中から救命胴衣が外れて船長Aがうつ伏せになって動かなくなり、約2mの竿を出したものの届かなかったため救助を断念し、12時28分ごろ携帯電話で118番通報した。</p> <p>船長Aは、潮流により流されて兎鼻の浅瀬に打ち上げられているところを巡視艇により揚収されたが、搬送先の病院で死亡が確認され、溺水による窒息死と検案された。</p> <p>A船は、巡視艇から移乗した海上保安官が操船し、熊本県三角港に戻った。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>A船は、GPSプロッターが装備されていなかった。</p> <p>船長Aは、ふだん係留場所の西南西方約2,600mの八代港内の三ツ島付近で釣りをしていた。</p> <p>A船は、修理のため10月10日に船長Aから船舶修理業者に持ち込まれ、修理が施されて26日に引き取られた。</p> <p>船長Aの家族は、A船の修理が終了したので、船長Aが試運転を兼ねてふだんは行かない戸馳島まで行ったのではないかと本事故後に思った。</p> <p>船長Bは、兎鼻沿岸寄りを北進しているA船を見て、兎鼻の周囲は浅瀬が広がって乗揚のおそれがあり、地元の船は通らないところなので、不審に思った。</p> <p>船長Bは、A船が兎鼻沿岸寄りを北進していることに気が付いたとき、B船の左舷側を北進する熊本県の漁業取締船(以下「C船」とい</p>

	<p>う。)を認め、その約1～2分後、兎鼻北北西岸の浅瀬に乗り揚げているA船を認めた。</p> <p>C船は、11時55分に蔵々ノ瀬戸入口を通過し、12時15分にC船の係留場所である三角港の棧橋に着棧した。</p> <p>船長Aは、セーターを着て長ズボンとサンダルを履き、救命胴衣は着用していなかった。</p>
<p><b>分析</b></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>A船は、船長Bにより、兎鼻沿岸寄りを北進しているのが目撃されたとき、C船がB船の左舷側を北進しており、その約1～2分後、兎鼻北北西岸の浅瀬に乗り揚げていることが認められた。</p> <p>A船は、C船が11時55分に蔵々ノ瀬戸入口を通過し、兎鼻西方沖を航行して12時15分に三角港の棧橋に係留していることから、この間において乗り揚げたものと考えられるが、乗揚に至った状況を明らかにすることはできなかった。</p> <p>船長Aは、ふだん三ツ島付近で釣りをしていたが、A船の修理が終了したことから、試運転を兼ねて本事故発生場所付近を航行した可能性があると考えられる。</p> <p>船長Aは、A船が地元の船が近寄らない兎鼻沿岸寄りを航行していたことから、本事故発生場所付近の水路状況をよく知らなかった可能性があると考えられる。</p> <p>船長Aの死因は、溺水による窒息死であった。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、A船が、兎鼻沿岸寄りを北進中、兎鼻北北西岸の浅瀬に乗り揚げたことにより発生したものと考えられる。</p>
<p><b>参考</b></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"> <li>・ 不慣れな海域を航行する場合は、事前に水路調査を十分に行うこと。</li> <li>・ 海上で危険を伴う作業を行う際は、不測の事態に備えて救命胴衣を着用することが望ましい。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図

