

## 船舶事故調査報告書

平成28年4月28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	転覆
発生日時	平成27年5月17日 10時30分ごろ
発生場所	高知県四万十市下鼻南南東方沖 <small>にしどう</small> 西道埼灯台から真方位002° 3,660m付近 （概位 北緯32° 57.8′ 東経133° 00.1′）
事故の概要	プレジャーボート改心丸は、岩に係留作業中、転覆した。 改心丸は、船長が負傷し、船外機に濡損を生じた。
事故調査の経過	平成26年5月19日、本事故の調査を担当する主管調査官（神戸事務所）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 改心丸、1.0トン KO3-51039（漁船登録番号）、個人所有 5.41m (Lr) × 1.98m × 0.82m、FRP ガソリン機関、36.78kW、昭和63年12月 第282-12272号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 男性 78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58年12月9日 免許証交付日 平成26年2月5日 （平成31年9月17日まで有効）
死傷者等	軽傷 1人（船長）
損傷	船外機に濡損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南東～南南東、風速 約5m/s、視界 良好 海象：波高 約1.5m、波向 東～南東、水温 約21℃
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、親族及び知人4人（以下「同乗者A」、「同乗者B」、「同乗者C」及び「同乗者D」という。）を乗せ、貝採りを行う目的で、全員が救命胴衣を着用して四万十市下田港から出航し、‘下鼻南南東方沖の岩’（以下「本件岩」という。）に向かった。 船長は、本件岩の西方約20mに至った所で同乗者Aに船首端から錨（重さ約10kg、以下「錨A」という。）を投入させ、錨索を伸ば

	<p>しながら低速で前進して本件岩まで約1mに接近した。</p> <p>船長は、もう一つの錨（重さ約3kg、以下「錨B」という。）を本件岩に放り投げて本船を本件岩に係留させようとしたが、錨Bが本件岩に跳ね返って海に落ちたので、錨Bを拾ったのちに改めて接近することとし、船外機を後進にかけた。</p> <p>本船は、後退して本件岩との距離が約7～8mとなった頃、錨Aの錨索がプロペラに絡まり、船外機が停止したので、船長が、プロペラに絡んだ錨索を切断することとし、操縦台下部の物入れからのこぎり鎌を取り出そうとしてその場にかがんだ。</p> <p>本船は、平成27年5月17日10時30分ごろ、錨Aの錨索が船尾方に、錨Bの錨索が船首方にそれぞれ緊張する状態で右舷方から波を受け、船体が持ち上げられて左舷側に転覆した。</p> <p>船長及び同乗者4人は、海に投げ出されたのち、転覆した本船の船底に上がり、陸地に居る人へ向かって手を振るなどして救助を求めたものの、誰にも気付かれず、その場にとどまっていた。</p> <p>同乗者Aは、2時間程度経過した頃、助けを呼ぶために泳いで陸岸にたどり着き、浜辺付近に居た人に119番通報を依頼した。</p> <p>船長、同乗者B、同乗者C及び同乗者Dは、波が次第に高くなり、本船が2m程度上下するようになって落水し、同乗者3人が陸岸へ向けて泳ぎ、一方、船長は、体力的に陸岸まで泳ぐことができないと思い、海に浸かった状態で本船につかまっていたところ、波に寄せられて本船と共に陸岸に漂着した。</p> <p>船長、同乗者B及び同乗者Cは、高知県危機管理部所属のヘリコプターに吊り上げ救助されて高知県宿毛市の病院に搬送され、船長が肺炎の疑いによる経過観察で6日間入院し、同乗者2人は、検査の結果、異状は認められず、翌日までにそれぞれ帰宅した。また、同乗者A及び同乗者Dは、泳ぎ着いた浜辺から自力で帰宅した。</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>本船は、最大搭載人員が5人であり、本事故発生時、船長が船体後部の操縦区画で、同乗者Aが船首付近でそれぞれ立っており、また、同乗者B、同乗者C及び同乗者Dは操縦区画前方で物入れに腰を掛けていた。</p> <p>船長は、ベスト型で膨張式の救命胴衣を着用しており、落水した際にひもを引っ張ったが、膨張せず、動く際に邪魔であったので脱いだ。</p> <p>本船が使用していた錨索は、直径12mmの化学繊維製であった。</p> <p>錨Bの錨索は、長さが約10mであった。</p> <p>本事故発生場所付近は、水深が約6m、底質が砂であった。</p> <p>船長は、毎年5月に本件岩に上陸して貝採りを行っており、これまでに本事故当時程度の波が発生している状況を経験したことがあり、</p>

	<p>また、錨Bを本件岩に放り投げた際に錨Bが跳ね返り、本船を後退させて係留し直すことがあったが、錨索がプロペラに絡んだことは、本事故時が初めてであった。</p> <p>船長は、本事故時、携帯電話を携行していたが、濡れて使用できなくなり、同乗者4人は携帯電話を携行していなかった。</p>
<p><b>分析</b></p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象等の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>あり</p> <p>なし</p> <p>あり</p> <p>本船は、波高約1.5mの波を受ける状況下、本件岩に係留作業中、錨Aの錨索が船尾方に、錨Bの錨索が船首方にそれぞれ緊張する状態で右舷方から波を受けたことから、転覆したものと考えられる。</p> <p>本船は、錨Aの錨索が海面下のプロペラに絡まったことから、転覆しやすい状況であったものと考えられる。</p> <p>船長は、本船を後退させる際に錨Aの錨索を確認していなかったことから、プロペラ付近に同錨索が浮遊していることに気付かなかったものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、本船が、波高約1.5mの波を受ける状況下、本件岩に係留作業中、錨Aの錨索が船尾方に、錨Bの錨索が船首方にそれぞれ緊張する状態で右舷方から波を受けたため、転覆し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>・ 船長は、船体を後退させる必要が生じた際、プロペラに錨索を絡ませることがないように、後方の状況を確認しておくこと。</li> <li>・ 不測の事態に備え、携帯電話を防水パックに入れるなどして携行することが望ましい。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図



※国土地理院Webサイトの地理院地図使用