

## 船舶事故調査報告書

平成28年4月14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	乗船者死亡
発生日時	不明（平成27年5月27日 07時00分ごろ～10時00分ごろの間）
発生場所	不明（北海道伊達市 <sup>おさる</sup> 長流川河口付近）
事故の概要	ミニボート（船名なし）は、漂流中、乗船者2人が落水して死亡した。
事故調査の経過	平成27年5月27日、本事故の調査を担当する主管調査官（函館事務所）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乗船者A及び乗船者B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	ミニボート（船名なし）、総トン数なし なし、個人所有 3.20m×1.56m×0.40m、ゴム ガソリン機関、1.5kW未満、平成26年5月（製造）
乗組員等に関する情報	乗船者A 男性 79歳 操縦免許なし 乗船者B 男性 85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 平成4年11月27日 免許証交付日 平成23年12月27日 （平成29年11月26日まで有効）
死傷者等	死亡 2人（乗船者A及び乗船者B）
損傷	なし
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 西、風速 約4m/s、視界 良好 海象：波高 約0.5m、水温 約12℃
事故の経過	本船は、乗船者A及び乗船者Bが乗り、釣りをを行うため、伊達市長流川の河口（以下「本件河口」という。）から北西方1,700m付近の海岸に設けられた船揚場を出発した。 本件河口付近に所在する会社の従業員（以下「発見者」という。）は、平成27年5月27日09時30分ごろ、屋外で作業をしていた際、海の方から人の声が聞こえるので不審に思いながら作業を続けた。

	<p>発見者は、海から聞こえる声が約30分に及ぶので、10時00分ごろの休憩時間を利用して同僚と連れ立って近くの海岸の様子を見に行ったところ、海岸から約200m沖に本船を認めた。</p> <p>発見者は、大声で呼び掛けたところ、本船から救助を求める声が聞こえ、また、よく見ると、本船に2人がしがみついていることに気がつき、10時15分ごろ、近くの釣り人に警察への通報を依頼するとともに、小型ボートに乗って船釣りをしていた知人（以下「救助者」という。）を偶然に見付け、携帯電話で救助を依頼した。</p> <p>救助者は、同乗者2人と共に海岸から600～700m沖で錨泊して釣りをしていたところ、発見者から本船が転覆し、2人がしがみついていたが、うち1人が見えなくなった旨の連絡を受け、陸側を見渡したところ、本船を見つけたので、急いで揚錨して救助に向かった。</p> <p>救助者は、本船に接近したところ、船首部から両舷船尾部まで設けられたゴム製の筒状気室（以下「サイドチューブ」という。）のうち、右舷側のサイドチューブ（以下「右チューブ」という。）の空気が抜けていて、救命胴衣を着用して本船にしがみついている乗船者Bを発見し、同乗者2人と共に乗船者Bを自船に引き揚げ、同乗者1人に心臓マッサージを施させながら、近くの海岸へ向かった。</p> <p>救助者は、近くの海岸で乗船者Bを降ろした後、乗船者Aを救助するため本件河口付近へ向けて航行中、救命胴衣を着用せずにうつ伏せ状態で浮いている乗船者Aを発見し、同乗者1人と共に乗船者Aを自船に引き揚げて同海岸に戻った。</p> <p>乗船者A及び乗船者Bは、救急車で病院へ搬送されたが、13時05分までに2人の死亡が確認され、それぞれ溺死と検案された。</p> <p>本船は、漁船にえい航されて近くの海岸に引き揚げられた。  （付図1 事故発生場所概略図、写真1 本船の状況 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>(1) 本船</p> <p>① 現場調査時の状況</p> <p>本船は、直径約400mmのサイドチューブに覆われた船体中央部に「エアフロア」と呼ばれる甲板部分が設けられ、船尾部のトランサムに船外機を設置するようになっていた。</p> <p>他船と衝突したような痕跡がなかった。</p> <p>右チューブの船底部には、約1.5mmの亀裂及び擦過傷が生じていた。</p> <p>右チューブには、船内側にエアバルブが1個設けられており、その他には開口部はなかった。</p> <p>エアバルブは、蓋が外れており、内部のボタン式の制御装置（以下「ロック」という。）が露出し、ロックが押された状態（解除状態）であり、内部の空気が抜けていた。また、エアバルブの蓋は、意図的に回さないと外れない構造となっていた。</p>

右チューブ内には、約100ℓの海水が滞留していた。  
エアフロアの敷きマットは、空気が抜けた状態であった。  
オールは、右チューブに1本が装着されていたが、左舷側のサイドチューブには装着されていなかった。  
右チューブ内に空気を再注入し、エアバルブのロックを解除して空気が排出される状況を再現したところ、約1分30秒で右チューブがしぼんだが、完全に空気が排出されることはなかった。

② 性能等

本船の製造会社担当者の口述によれば、次のとおりであった。

本船は、エアバルブのロックを解除しただけでは気室内の空気が完全に排出されない。

本船は、5人が乗った状態で片方のサイドチューブの空気を抜いたとしても、浮力が確保される。

本船の乾舷は、約35cmであり、落水者が自力で這い上がるのは、ほぼ不可能である。

右チューブの船底部に約1.5mmの亀裂が生じていたが、右チューブ内に空気が充てんされた状態では海水が流入することはない。

右チューブ内の海水は、エアバルブから流入したとしか考えられないが、転覆状態ではエアバルブが下向きになるので海水は流入しない。

右チューブ内には、約100ℓの海水が滞留していたが、約100ℓの海水がエアバルブから流入するには、30分以上の時間を要する。

本船の船底部に多数の茶色の擦過傷が認められること及び右チューブ内には約100ℓの海水が流入していたことから、本事故後、本件海岸に引き揚げの際、右舷側が地面と接触し、船底部に亀裂及び擦過傷が生じた可能性が高い。

(2) 乗船者A及び乗船者B

乗船者A及び乗船者Bは、乗船者Bが所有する軽トラックに本船を積み込み、07時00分ごろ、乗船者Aの家族が見送る中、乗船者Aの自宅を出発し、本件河口から北西方約1,700mの海岸に設けられた船揚場付近に同トラックを駐車させていた。

乗船者Aは、平成26年7月31日に本船を新規購入し、本事故当日に初めて使用していた。

乗船者A及び乗船者Bは、年に2～3回、乗船者Bが所有するミニボートで釣りをしていた。

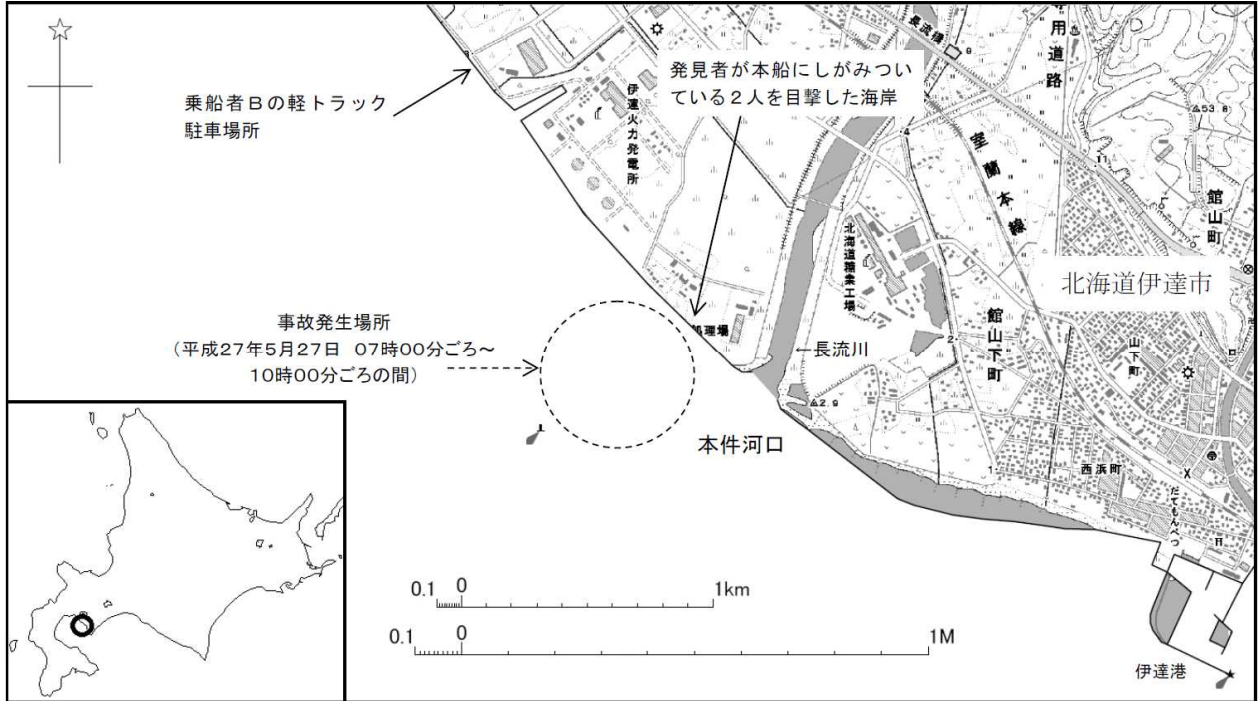
本船の所有者は乗船者Aであり、操縦免許を受有していたのは

	<p>乗船者Bであるが、どちらが本船を操縦していたのかなどの目撃情報はなかった。</p> <p>(3) 本件河口付近 本事故当日、本件河口付近で釣りをしていたプレジャーボート等は、約4～5隻で、ふだんより少なかった。</p> <p>(4) その他 救助者は、本事故後、海に浮いていた乗船者Aの救命胴衣、魚が3匹入ったクーラーボックスを駆けつけた警察官と共に回収した。</p> <p>乗船者Bが着用していた救命胴衣は、浮体に取り付けられたチョッキ型で、前面にファスナーが設けられているが、バックルがない形状のものであった。</p> <p>乗船者Aの救命胴衣は、乗船者Bが着用していたものと同種のものであった。</p> <p>本事故後、回収された携帯電話は、防水型ではなく、使用不能となっていた。</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 不明 不明</p> <p>乗船者A及び乗船者Bは、それぞれ溺死した。</p> <p>本船は、乗船者A及び乗船者Bが、07時00分ごろ乗船者Aの自宅を出発した後、本件河口付近において、釣りの目的で漂泊中、10時00分ごろ発見者が本船にしがみついている2人を目撃したことから、この間において、乗船者A及び乗船者Bが、落水したものと考えられるが、落水した状況を明らかにすることはできなかった。</p> <p>乗船者Aは、落水して溺水したものと考えられるが、溺水に至った状況及び救命胴衣の着用状況を明らかにすることはできなかった。</p> <p>乗船者Bは、落水して溺水したものと考えられるが、溺水に至った状況を明らかにすることはできなかった。</p> <p>本船は、エアバルブのロックが解除状態となって空気が抜け、右チューブ内に約100ℓの海水が流入していたことから、長時間エアバルブが海面下となる状況となっていた可能性があると考えられるが、その状況を明らかにすることはできなかった。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、本船が、本件河口付近において、釣りの目的で漂泊中、乗船者A及び乗船者Bが落水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>・ 防水型の携帯電話を携行することが望まれる。</li> <li>・ ミニボート等で釣りをを行う際は、常時、救命胴衣等の適切な着用</li> </ul>

を心掛けることが望ましい。

- ・プレジャーボート等を運航する際は、その設備及び構造等について把握しておくこと。

付図1 事故発生場所概略図



国土地理院 2万5千分の1地形図使用

写真1 本船の状況

