

# 船舶事故調査報告書

平成30年1月24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	平成29年7月21日 19時40分ごろ
発生場所	愛媛県伊方町梶谷鼻東方沖 伊予三崎港三崎第1防波堤灯台から真方位117° 2.0海里 (M) 付近 (概位 北緯33° 22.5′ 東経132° 09.3′)
事故の概要	交通船清栄丸は、転覆したミニボート（船名なし）及び別のミニボート（船名なし）をえい航中、転覆した。 清栄丸は、船外機の濡損等を生じ、また、転覆したミニボート（船名なし）は、沈没した。
事故調査の経過	平成29年7月24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	A 交通船 清栄丸、0.2トン EH3-54478（漁船登録番号）、個人所有 4.27m (Lr) × 1.40m × 0.49m、FRP ガソリン機関（船外機）、11kW、平成2年4月22日 第281-41406号（船舶検査済票の番号） B ミニボート（船名なし）、総トン数なし なし、個人所有 約3.0m×約1.0m×約0.5m、FRP ガソリン機関（船外機）、1.45kW、不明 C ミニボート（船名なし）、総トン数なし なし、個人所有 約1.66m×約1.26m×約0.43m、FRP 機関なし、不明
乗組員等に関する情報	船長A 男性 52歳 二級小型船舶操縦士 免許登録日 平成20年3月4日 免許証交付日 平成29年3月14日 (平成35年3月3日まで有効) 同乗者A 男性 71歳

	<p>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50年12月15日  免許証交付日 平成27年2月6日  (平成32年12月20日まで有効)</p> <p>操縦者B 男性 74歳  操縦免許 なし</p> <p>同乗者B 男性 68歳  操縦免許 なし</p>
死傷者等	なし
損傷	<p>A 舷縁外板等に擦過傷、船外機に濡損、いけすの蓋が流失  B 沈没（全損）  C なし</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 北東、風速 1m/s、視界 良好  海象：波高 約0.5m、潮汐 下げ潮の初期（八幡浜）、潮流 北流  約2.8ノット（kn）（速吸瀬戸）  日没時刻：19時19分ごろ</p>
事故の経過	<p>B船は、操縦者Bが1人で乗り、同乗者Bを乗せ、釣りの目的で、釣り道具等の荷物を載せたC船をえい航し、梶谷鼻の磯（以下「本件磯」という。）に向けて伊方町名取漁港を出発した。</p> <p>B船は、本件磯に到着し、操縦者Bが本件磯に移り、C船を本件磯に置いた後、同乗者Bが名取漁港に戻って別の友人1人を迎えに行こうとB船を操縦した際、本件磯付近で転覆した。</p> <p>本件磯にいる操縦者Bは、B船が転覆した際に同乗者Bが落水したのを見て名取漁港の漁師で知人であるA船乗組員の同乗者Aに携帯電話で状況を知らせ、同乗者Bの救助を求めた。</p> <p>連絡を受けた同乗者Aは、船長Aに落水した同乗者Bの救助を依頼した。</p> <p>A船は、船長Aが1人で乗り組み、同乗者Aを乗せ、落水した同乗者B、転覆したB船及びC船の救助の目的で、平成29年7月21日18時00分ごろ本件磯付近に向けて名取漁港を出発した。</p> <p>船長Aは、自らが右舷船尾部に腰を掛けて船外機を操作し、同乗者Aを左舷船尾部に腰を掛けさせ、梶谷鼻に接近し、梶谷鼻から南西方沖約100mの干出岩にいた同乗者Bを見つけて救助した。</p> <p>A船は、船長Aが、同乗者Bを右舷船首部に腰を掛けさせ、転覆して水船状態となったB船をA船に引き揚げ、B船を船底部が上向きの状態で一旦置き、助けを求めている操縦者Bが待機する本件磯に向かった。</p> <p>船長Aは、本件磯に到着した後、操縦者Bを移乗させるに当たり、B船が邪魔になっていたので、B船を再び海面に降ろし、左舷船首部に操縦者Bを乗せた。</p>

船長Aは、‘B船の船首部に取り付けたえい航索’（以下「本件えい航索」という。）を右手で持ち、排水口が海面とほぼ同じ高さになってA船のデッキ上約10cmの高さまで海水が溜まっていることに気づき、A船が動揺する際に排水口から船内に海水が流入するのを認めた。

A船は、船長Aが、C船のえい航索（以下「船首えい航索」という。）をA船の船首部に繋ぎ、本件えい航索を持った状態で機関を後進にかけたところ、A船の排水口から船内に海水が更に流入するのを認めたものの、B船を海面に降ろして軽くなったので、名取漁港まで航行できると思い、A船に4人を乗せ、B船及びC船を引く態勢でえい航を続けた。（図1参照）

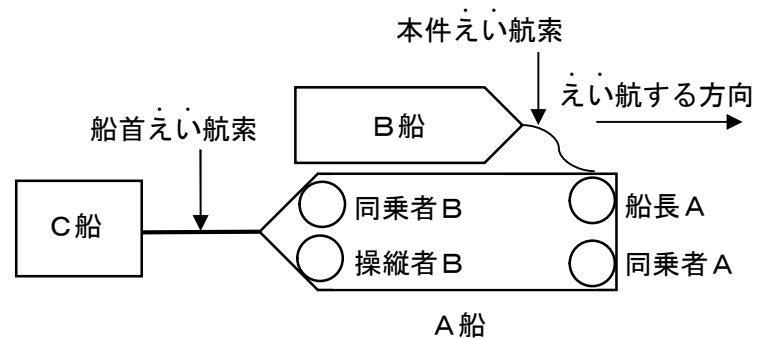


図1 A船のえい航状態及び乗船していた4人の配置の状況

A船は、船長AがB船及びC船をえい航中、B船が沈み始め、B船により横引きされる状態となったものの、どうすることもできず、19時40分ごろB船が沈没するとともに転覆した。

A船は、4人全員が、落水してC船に掴まり、操縦者Bが118番通報を行って救助を要請し、来援した巡視船艇2隻によって救助されたのち、C船と共にそれぞれ巡視船艇によって名取漁港までえい航された。

（付図1 事故発生経過概略図、写真1 A船 参照）

その他の事項

A船の最大搭載人員は、3人であった。

A船は、デッキ上面からブルワーク上面までの垂直距離が約35cmであり、船体後部のブルワークに直径約5cmの排水口（以下「本件排水口」という。）が4か所（片舷2か所）あり、本件排水口の下端が軽貨喫水線の上方約5cmのところ設けられていた。（写真2、写真3参照）



写真2 本件排水口の位置（船内）



写真3 本件排水口の位置（外板）

船長Aは、B船を海面に降ろしたとき、すでにB船の船尾側には海水が溜まっており、B船の船尾部舷側が海面付近まで下がっていたので、B船をえい航したところ、B船の船尾部舷側から波が入り、海水が流入し、B船の船尾部が沈み始めたので、右手が本件えい航索によって引かれたと本事故後に思った。

船長Aは、B船の搬送と操縦者B及び同乗者Bの救助とを同時に行ったので、A船が最大搭載人員の重量を超え、船体後部の本件排水口から海水が流入したと本事故後に思った。

船長Aは、本事故当時、日没後は救助が困難になるので、救助を1回の搬送で終わらせようとし、デッキ上の海水が約10cm程度であったのでえい航するには問題ないと思った。

操縦者B及び同乗者Bは、救命胴衣を着用していた。

船長A及び同乗者Aは、A船内に救命胴衣を所持していたが、救命胴衣を着用することを失念していた。

**分析**

乗組員等の関与

A あり、B なし、C なし

船体・機関等の関与

A なし、B なし、C なし

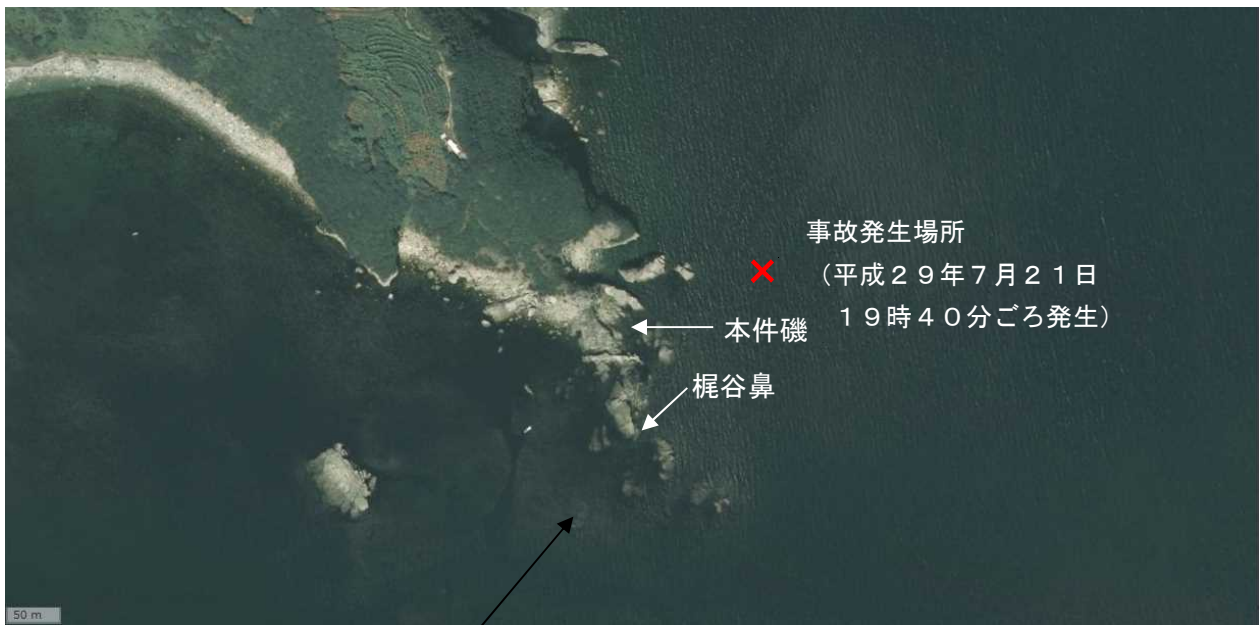
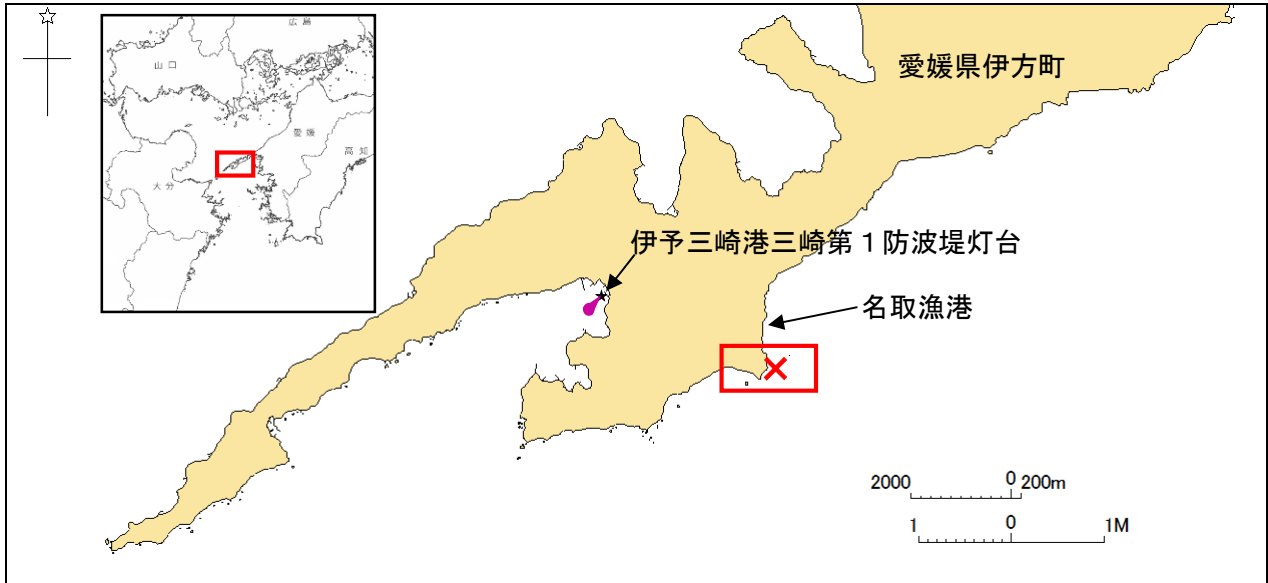
気象・海象等の関与

A あり、B あり、C あり

<p>判明した事項の解析</p>	<p>A船は、デッキ上に海水が溜まった状況下、船長Aが、B船と操縦者B及び同乗者Bの救助に当たる際、A船に4人を乗せ、本件排水口から船内に海水が流入する状態となったことから、A船でB船及びC船を引いてえい航を開始したところ、海水が船内に滞留していたB船が沈み始め、B船により横引き状態となり、右舷側に傾斜して転覆したものと考えられる。</p> <p>A船は、4人を乗せた際、積載量が安全に航行できない重量に達し、喫水が本件排水口下端の位置とほぼ同じ高さとなり、本件排水口から海水が流入する状態となったものと考えられる。</p> <p>船長Aは、日没後は救助が困難になるので、救助を1回の搬送で終わらせようとしたこと及びデッキ上の海水が約10cm程度であったのでえい航するには問題ないと思ったことから、A船に4人が乗ると同時にB船及びC船のえい航を開始したものと考えられる。</p> <p>B船は、水船状態からA船に引き揚げられたこと及び船長AがB船を再び海面に降ろしたとき、すでに船尾側に海水が滞留しており、船尾部舷側が海面付近まで下がっていたことから、えい航を開始した際、海水が流入し、沈み始めたものと考えられる。</p> <p>A船は、B船の船尾部が沈み始め、船長Aが本件えい航索を持った状態でいたことから、B船により横引き状態となったものと考えられる。</p> <p>A船は、本件排水口が船体後部に設けられていたこと及び機関を後進にかけてえい航したことから、船尾喫水が深くなり、海面とほぼ同じ高さになっていた本件排水口から船体が動揺して更に海水が流入していたものと考えられる。</p> <p>船長Aは、最大搭載人員を超えた4人を乗船させてはならなかった。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、A船が、デッキ上に海水が溜まった状況下、船長Aが、B船と操縦者B及び同乗者Bの救助に当たる際、A船に4人を乗せ、本件排水口から船内に海水が流入する状態となったため、A船でB船及びC船を引いてえい航を開始したところ、海水が船内に滞留していたB船が沈み始め、B船により横引き状態となり、右舷側に傾斜して転覆したものと考えられる。</p>
<p>参考</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>・他船から救助を要請され、現場に着いた際、被救助者の状態等及び自船が救助に当たることの適否を考慮した上、自船による救助が可能か否かを判断すること。</li> <li>・多数の被救助者を乗船させることにより、排水口から船内に海水が流入するような状況となった場合は、困難と判断し、118番に通報して来援を待つこと。</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 可能と判断した場合は、まず人員の救助を優先して行動すること。</li><li>・ 乗組員及び同乗者は、常時、救命胴衣を着用すること。</li><li>・ 船長は、最大搭載人員を超えて乗船させないこと。</li></ul>
--	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

付図1 事故発生経過概略図



同乗者Bが漂流し、  
流れ着いた干出岩

国土地理院 電子国土Webシステム航空写真使用

写真1 A船

