

船舶事故調査報告書

令和3年6月23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	乗組員行方不明																														
発生日時	不明（令和2年4月5日 08時00分ごろ～21時15分ごろの間）																														
発生場所	不明（高知県高知港～高知県室戸市室戸岬西方沖約13海里（M）の間）																														
事故の概要	プレジャーボート ^{シーブリーズ} SEA BREEZE IIは、無人の状態で漂流しているところを発見され、船長が行方不明となった。																														
事故調査の経過	令和2年4月14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。 原因関係者からの意見聴取は、本人が本事故で行方不明となっているため、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	プレジャーボート SEA BREEZE II、5トン未満 251-13765高知、個人所有 7.14m（Lr）×2.75m×1.36m、FRP ディーゼル機関、110.33kW、平成2年3月																														
乗組員等に関する情報	船長 60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 平成14年7月4日 免許証交付日 平成29年6月28日 （令和4年7月3日まで有効）																														
死傷者等	行方不明 1人（船長）																														
損傷	なし																														
気象・海象	気象：天気 曇り、視程 約10km 高知港南方沖約22Mに位置する土佐黒潮牧場12号施設灯における本事故当日の観測値は次のとおりであった。 <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th>時刻 (時)</th> <th>風向 (°)</th> <th>風速 (m/s)</th> <th>時刻 (時)</th> <th>風向 (°)</th> <th>風速 (m/s)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>05</td> <td>356</td> <td>5.94</td> <td>14</td> <td>007</td> <td>7.61</td> </tr> <tr> <td>06</td> <td>007</td> <td>7.30</td> <td>15</td> <td>359</td> <td>8.87</td> </tr> <tr> <td>07</td> <td>006</td> <td>11.47</td> <td>16</td> <td>007</td> <td>10.79</td> </tr> <tr> <td>08</td> <td>006</td> <td>13.67</td> <td>17</td> <td>010</td> <td>11.35</td> </tr> </tbody> </table>	時刻 (時)	風向 (°)	風速 (m/s)	時刻 (時)	風向 (°)	風速 (m/s)	05	356	5.94	14	007	7.61	06	007	7.30	15	359	8.87	07	006	11.47	16	007	10.79	08	006	13.67	17	010	11.35
時刻 (時)	風向 (°)	風速 (m/s)	時刻 (時)	風向 (°)	風速 (m/s)																										
05	356	5.94	14	007	7.61																										
06	007	7.30	15	359	8.87																										
07	006	11.47	16	007	10.79																										
08	006	13.67	17	010	11.35																										

	<table border="1"> <tr><td>09</td><td>010</td><td>13.75</td></tr> <tr><td>10</td><td>004</td><td>12.70</td></tr> <tr><td>11</td><td>013</td><td>12.05</td></tr> <tr><td>12</td><td>020</td><td>10.51</td></tr> <tr><td>13</td><td>017</td><td>9.53</td></tr> <tr><td>18</td><td>014</td><td>10.91</td></tr> <tr><td>19</td><td>007</td><td>9.72</td></tr> <tr><td>20</td><td>000</td><td>9.72</td></tr> <tr><td>21</td><td>003</td><td>9.94</td></tr> <tr><td>22</td><td>356</td><td>10.11</td></tr> </table> <p>海象：波向 北、波高 約3.0～3.5m、水温 約18℃ 四国沖北部には、4月5日05時22分に海上強風警報（最大風速18m/s）が発表され、6日05時25分に解除された。</p>	09	010	13.75	10	004	12.70	11	013	12.05	12	020	10.51	13	017	9.53	18	014	10.91	19	007	9.72	20	000	9.72	21	003	9.94	22	356	10.11
09	010	13.75																													
10	004	12.70																													
11	013	12.05																													
12	020	10.51																													
13	017	9.53																													
18	014	10.91																													
19	007	9.72																													
20	000	9.72																													
21	003	9.94																													
22	356	10.11																													
事故の経過	<p>船長は、令和2年4月5日05～06時ごろ自宅を出発し、自動車 で本船を係留している高知港のマリーナ（以下「本件マリーナ」とい う。）に向かった。</p> <p>船長は、06時59分ごろから07時02分ごろまで友人と携帯電話 で通話し、波が高いものの、釣りの目的で高知県香南市手結岬の東 方に向かう旨を話した後、07時57分ごろから08時00分ごろま で親族と携帯電話で通話し、風があるので釣り場を移動する旨を話 した。</p> <p>船長が経営する会社の取引先の担当者は、15時19分ごろ船長の 携帯電話に連絡したものの、応答がなかった。</p> <p>本件マリーナの担当者は、営業終了時刻の17時30分を過ぎても 本船が帰港しなかったため、17時36分ごろ船長の携帯電話に発信 したものの応答がなく、18時23分ごろ118番通報を行った。</p> <p>本船は、海上保安庁の巡視船及び航空機による捜索が行われ、21 時15分ごろ、室戸岬西方沖13M付近で、機関が中立運転とされ、 船首からアンカーが海中に投入された状態で漂流しているところを 発見され、船内の捜索が行われたものの、船長を発見することができ ず、海上の捜索が継続されたものの、船長が行方不明となった。</p> <p>本船は、発見された際、船内には携帯電話、財布及び運転免許証等 が入った鞆が残されており、後部甲板のロッドホルダーに釣り竿が固 定された状態であった。</p> <p>（付図1 事故発生場所概略図 参照）</p>																														
その他の事項	<p>(1) 本船に関する情報</p> <p>本船は、操縦室の両舷に通路があり、操縦室入口の両舷、操縦 室外側の両舷、両舷の舷縁、船尾部にハンドレールが、船首部に バウレールがそれぞれ設置されていた。</p> <p>操縦室両舷の通路の幅は、船尾側の最狭部が約0.25m、船 首側の最広部が0.33m、両舷のハンドレールの舷縁からの高 さは約0.15～0.5m、後部甲板のブルワークの甲板上からの 高さは約0.6m、バウレールの甲板上からの高さは約0.6mで あった。（写真1～8参照）</p>																														



写真1 右舷側通路1



写真2 右舷側通路2



写真3 右舷側通路3



写真4 左舷側通路1



写真5 左舷側通路2



写真6 左舷側通路3



写真7 船首甲板

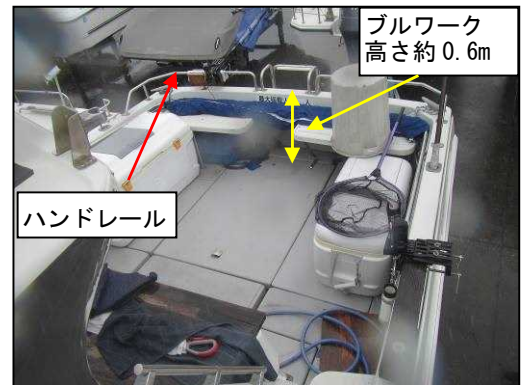


写真8 後部甲板

船尾部にはトランサムラダー及びトランサムステップが備えられており、トランサムステップの海面上からの高さは約0.45mであった。(写真9参照)



写真9 船尾部

(2) GPSプロッターの航跡に関する情報

本船の操縦室にはGPSプロッターが設置されており、航跡の記憶間隔の設定は10秒に1ポイントであり、本船が発見された際、作動中であり、航跡の記録が行われている状態であった。

航跡は、高知港から東南東方沖約8.7Mの水深50m付近の場所まで伸びた後に方角が変わり、本船が発見された場所まで南南東方向に伸びていた。また、本船は発見された後、巡視船で高知港にえい航され、えい航中にGPSプロッターの電源が切られたため、航跡が途中で途切れていた。(写真10、11参照)

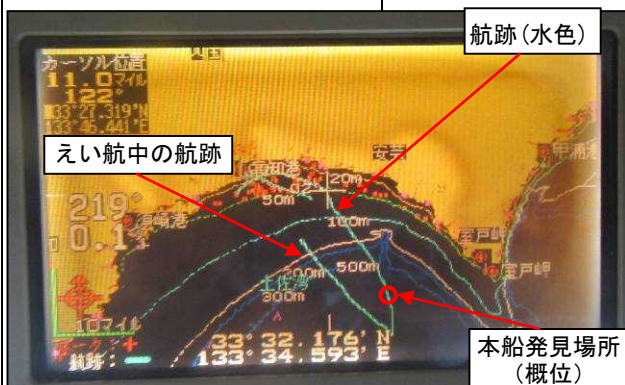


写真10 GPSプロッターの航跡

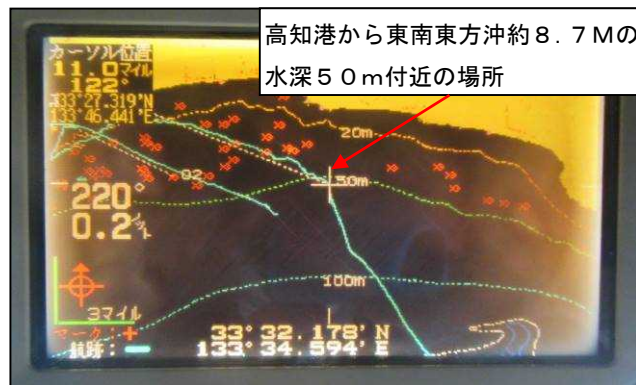


写真11 GPSプロッターの航跡(拡大)

(3) 船長に関する情報

船長は、ふだん錨泊して釣りをを行う際、船首を風向に向け、船首から重さ約15kgのダンフォース型アンカーを投入し、機関を中立運転とした状態で、後部甲板のロッドホルダーに釣り竿を固定して釣りを行っていた。

本件マリーナの担当者は、本船の操縦室の横の通路が約0.2～0.3mで、ハンドレールの高さが約0.5m以下であり、本船が発見された際、船首からアンカーを海中に投入した状態で漂流していたことから、船首甲板でアンカーを打ち直した後か、アンカーを打ち直す前に、通路を歩いていた際に風波の影響で船体が

	<p>動揺し、船長がバランスを崩して落水した可能性があるのではないかと思つた。</p> <p>船長は、本事故当日、長袖の上着、防寒タイプのズボン、かかと付きのサンダルを着用して自宅を出発した。また、ふだん、腰巻き式の救命胴衣を着用していたが、本事故後、船内から発見されなかった。</p> <p>船長は、ふだん、釣りに出かける前には、テレビ及びインターネットで気象情報を確認し、海岸で目視により海象を確認していた。</p> <p>船長は、健康状態は良好で、持病はなかった。</p> <p>(4) 気象海象に関する情報</p> <p>本事故当日に高知港から出航したプレジャーボート（長さ約12 m）の船長は、05時30分ごろ高知港南東方沖5.5 M付近に到着し、錨泊して釣りを行っていたが、風が強く（風速約10 m/s）、波浪が高く（波高約3.0～3.5 m）、船体動揺が大きかったことから10時ごろ釣りをやめて揚錨し、11時ごろ高知港に帰港した。</p>
<p>分析</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>船長は、行方不明となった。</p> <p>船長は、高知港を出航後、4月5日08時00分ごろ親族と携帯電話で通話した後、21時15分ごろ室戸岬西方沖13 M付近で本船が無人の状態で漂流しているところを発見されたことから、この間において落水して行方不明となったものと考えられる。</p> <p>本船は、発見された際、機関が中立運転とされ、船首からアンカーを海中に投入した状態で漂流しており、後部甲板のロッドホルダーに釣り竿が固定された状態であったことから、船長が釣り中に落水した可能性があると考えられる。</p> <p>本事故当時、高知港南東方沖5.5 M付近において、海上強風警報が発表され、風力4～6の北風～北北東風が吹き、波高約3.0～3.5 mの波浪が発生していたことから、本船は、風波を受けて大きく動揺していたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、高知港南東方沖において、海上強風警報が発表され、風力4～6の北風～北北東風が吹き、波高約3.0～3.5 mの波浪が発生している状況下、船長が本船から落水したことにより発生したものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</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">・プレジャーボートの船長は、気象及び海象に関する注意報及び警報が発表されている時は、船舶の堪航性を考慮して出航の可否を判断するとともに、出航後も気象及び海象の変化に応じて適切な時機に帰航すること。・プレジャーボートの船長は、甲板上では、ハンドレール等につかまって姿勢を低くするなどして安定した姿勢を保ち、落水することがないように十分に注意すること。
--	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

付図1 事故発生場所概略図

