

船舶事故調査報告書

令和4年9月7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	同乗者等死傷
発生日時	令和3年11月2日 10時10分ごろ
発生場所	北海道網走市二ツ岩南方沖 網走港東防波堤灯台から真方位319° 1.9海里（M）付近 （概位 北緯44° 02.8′ 東経144° 15.6′）
事故の概要	プレジャーボートアミューズⅡは、前進中、乗船者全員が海に投げ出され、同乗者1人が溺死し、船長が負傷した。
事故調査の経過	令和3年11月4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 アミューズⅡ、5トン未満（長さ3.43m） 200-34442北海道、個人所有 3.43m（Lr）×1.69m×0.55m、ゴム ガソリン機関（船外機）、7.3kW、平成13年4月
乗組員等に関する情報	船長 52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6年7月22日 免許証交付日 令和3年9月3日 （令和8年9月2日まで有効） 同乗者A 53歳 操縦免許 なし
死傷者等	死亡 1人（同乗者A）、重傷 1人（船長）
損傷	なし
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 南南東、風力 3、視界 良好 海象：波向 東、波高 約1m、潮汐 上げ潮の中央期、海面水温 約9～12℃
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、同乗者A、及びもう1人の同乗者（以下「同乗者B」という。）を乗せ、さけ釣りをを行う目的で、令和3年11月2日07時00分ごろ二ツ岩付近の砂浜を出発した。 船長は、07時20分ごろ網走市帽子岩沖の釣り場に到着してさけ釣りをしていたところ、09時30分ごろ沖側からの風が強くなってくるのを感じ、二ツ岩付近の砂浜から本船より早く来ていた2隻のゴ

ムボートが戻り始めるのを認めた。

船長は、帽子岩沖の釣り場において、2隻のゴムボートが釣果の良い様子がないのに船外にさけをぶら下げているのを認めたので、そのさけが二ツ岩沖の釣り場で釣られたものなのではないかと思った。

船長は、二ツ岩沖の釣り場の方が釣果が良いのではないかと考え、同乗者A及び同乗者Bと相談して、二ツ岩沖の釣り場に移動してさけ釣りを続けることにした。

本船は、船長が船尾部の板の上に腰を掛けて左手で船外機のスロットル操作を行い、同乗者Aが前部甲板に、同乗者Bが右舷中央部に置いてあったクーラーボックスの上にそれぞれ座った状態で、二ツ岩沖の釣り場に向かった。(図1参照)

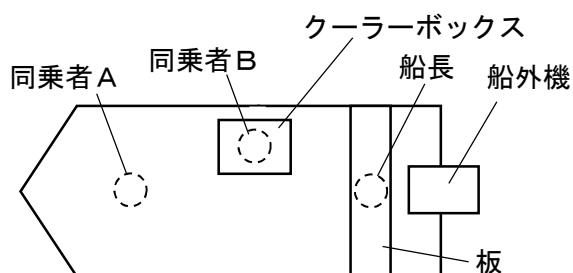


図1 船長、同乗者A及び同乗者Bの配置概略図

船長は、‘二ツ岩沖の釣り場付近の岩場’ (以下「本件岩場」という。)の周辺で白波が立っているのを認めたが、少しの間であれば、さけ釣りをを行うのに特に問題はないと思った。

本船は、二ツ岩沖の釣り場に着いて、船長が、船外機を中立状態とし、錨泊しようと、右回りで振り向いて、船外機の停止ボタンを押そうとした際、右舷船尾側から目の高さくらいの追い波を受け、転覆を避ける目的で前進で加速したものの、10時10分ごろ、船首部が海面に突っ込み、衝撃で乗船者全員が海に投げ出された。

乗船者全員は、本船の船外機が前進状態で作動されたまま、同船が左回りに円を描くように陸岸に向かって乗船者全員から離れて行ったので、陸岸まで泳ぐことにした。

船長は、同乗者Aに声を掛けたところ、あまり反応がなかったので、同乗者Aを掴んで一緒に泳いでいたものの、思うように進まず、そのうち同乗者Aから離れてしまった。

船長は、同乗者Bが陸岸に着いたのを認めた後、目撃者の通報を通じて来援したダイバーによって救助されてからすぐに意識を失った。

船長は、網走市内の病院に運ばれ、3日間入院した。

同乗者Aは、海上保安庁からの要請を受けて救助活動に当たっていた漁業協同組合の所属船により、漂流しているところを発見されて網走市内の病院に運ばれ、12時29分ごろ死亡が確認され、死因が溺

	<p>水と検案された。</p> <p>(付図1 事故発生場所概略図、写真1 本船、写真2 事故発生場所付近 参照)</p>
その他の事項	<p>本船は、船長が令和元年に中古で購入した4人乗りのゴムボートであった。</p> <p>船長の本船操縦経験は、30回くらいであった。</p> <p>船長は、ニツ岩付近の砂浜を出発する前、スマートフォンで気象情報を確認し、特に問題がないと思い、出発した。</p> <p>乗船者全員は、本事故当時、小型船舶用救命胴衣を着用していた。</p> <p>船長は、落水時にスマートフォンを携帯していたが、救助要請に使用する余裕はなかった。</p> <p>本船は、本事故後、ニツ岩南西方の陸岸に漂着した。</p> <p>船長は、緊急停止スイッチの輪状のコードを左手首にはめていたものの、船外機の停止ボタンを押そうとした際には、同コードが左手首から外れている状態であったと本事故後に思った。</p>
分析 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>あり</p> <p>なし</p> <p>あり</p> <p>同乗者Aの死因は、溺水であった。</p> <p>本船は、風波の強まる状況下、船長が、本件岩場の周辺で白波が立っているのを認めていたが、少しの間であれば、特に問題はないと思い、ニツ岩沖の釣り場でさけ釣りをしようと錨泊の準備を開始したことから、波高約1mの追い波を受けて、転覆を避ける目的で前進で加速したものの、船首部が海面に突っ込み、衝撃で乗船者全員が落水したものと考えられる。</p> <p>本船は、前進で加速した際、緊急停止スイッチの輪状のコードが船長の左手首から外れていたことから、乗船者全員が落水した後、船外機が前進状態で作動されたまま、乗船者全員から離れて行ったものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、本船が、風波の強まる状況下、船長が、本件岩場の周辺で白波が立っているのを認めていたが、少しの間であれば、特に問題はないと思い、ニツ岩沖の釣り場でさけ釣りをしようと錨泊の準備を開始したため、波高約1mの追い波を受けて、転覆を避ける目的で前進で加速したものの、船首部が海面に突っ込み、衝撃で乗船者全員が落水したことにより発生したものと考えられる。</p>
再発防止策	<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"> ・ゴムボートの船長は、自船が風波等を受けやすいと十分に認識し、白波が立っているのを認めた場合、釣り等を差し控え、可能

	<p>な限り早めに帰航すること。</p> <ul style="list-style-type: none">・ 緊急停止スイッチを備えた船外機を操作する船長は、船外機を運転中、常に緊急停止スイッチのコードを身体に身につけること。
--	---

付図1 事故発生場所概略図



網走港東防波堤灯台

(海上保安庁ホームページの海洋状況表示システム(海しる)を加工して使用)

写真1 本船



写真2 事故発生場所付近

