

## 船舶事故調査報告書

令和5年11月15日  
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決  
 委員 伊藤 裕 康（部会長）  
 委員 上野 道 雄  
 委員 岡本 満喜子

事故種類	乗組員死亡
発生日時	不明（令和5年5月5日 10時55分ごろ～11時31分ごろの間）（医師による死亡推定時刻：11時00分ごろ）
発生場所	兵庫県明石市林崎漁港西南西方沖 林崎港5号防波堤灯台から真方位242° 1.9海里付近 （概位 北緯34° 37.8′ 東経134° 55.9′）
事故の概要	プレジャーボートAkkoは、西北西進中、左舷船尾方からの波浪を受け、船長が落水して死亡した。
事故調査の経過	令和5年5月8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	プレジャーボート Akko、5トン未満 271-29399兵庫、株式会社キタムラ 6.50m×1.95m×0.89m、FRP ガソリン機関（船外機）、36.8kW、平成8年3月
乗組員等に関する情報	船長 74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3年12月26日 免許証交付日 令和3年7月13日 （令和9年2月27日まで有効）
死傷者等	死亡 1人（船長）
損傷	なし
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南南東、風速 約18m/s、視界 良好 海象：波高 約2m、水温 約18.1℃ 明石市には、5月4日09時31分に強風及び波浪注意報が発表され、本事故当時も継続中であった。
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、知人等4人（以下「同乗者A」、「同乗者B」、「同乗者C」、「同乗者D」という。）を乗せ、たこ釣りの目的で、令和5年5月5日06時40分ごろ明石市江井ヶ島漁港南方沖の釣り場に向けて兵庫県姫路市白浜の係留地を出航した。 本船は、07時20分ごろ釣り場に到着して釣りを始めたが、釣果

が得られなかったので、林崎漁港南方沖の釣り場に移動して釣りを  
行っていた。

同乗者Aは、風が強くなり白波が見え始めてきたのでスマートフォ  
ンのアプリケーションで風速を確認したところ、現在約4m/sの風が  
昼から約7m/sに強くなるという予報であった。

船長と同乗者は相談し、船長は、波の穏やかな場所があれば釣りを  
行うこととして、本船は10時30分ごろ帰航を始めた。

本船は、帰航中、船長が操舵スタンド後方に置いた座面の高さ約  
70cmの脚立の上に、同乗者Aが左舷船尾部タンクルームの上に、同  
乗者Bが左舷船首部に置いたクーラーボックスの上に、同乗者Cがバ  
ウロッカーの右舷側に、同乗者Dが同乗者Cの船尾方に置いたクー  
ラーボックスの上にそれぞれ座っていた。(図1参照)

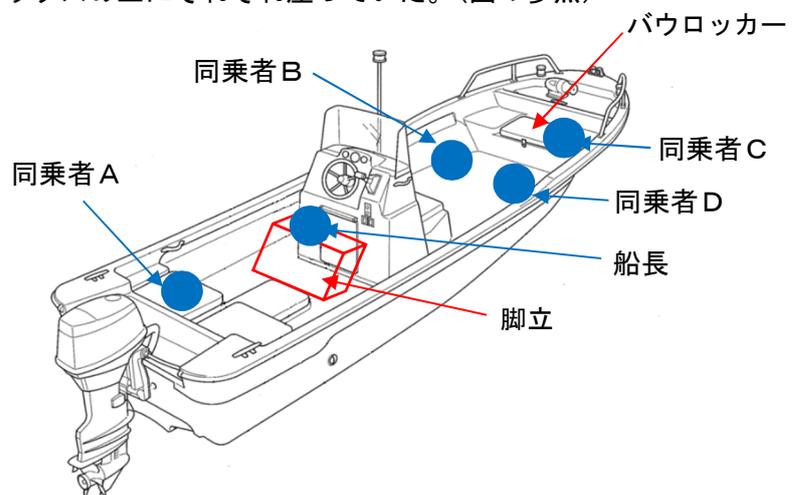


図1 乗船者の位置図

本船は、左舷船尾方より高さ約2mの追い波を受けながら約10  
km/hの対地速力で西北西進中、10時40分ごろ、波を乗り越えた  
後、次の波を受けて左回頭して右舷方に傾斜した際、船長が右舷側に  
投げ出されて落水した。

同乗者Aは、右舷船尾方に飛ばされ、同乗者Bは、クーラーボック  
スの上に座ったまま右舷側に滑るように移動した。

同乗者Aは、船長が落水したことに気づき、小型船舶操縦士免許を  
受有していた同乗者Bに本船の操船を依頼した。

同乗者Bは、本船の周囲に船長が見当たらなかったため、本船の船  
外機を急いで中立として周囲を更に確認したところ、船尾方約15m  
の海面に船長を認め、本船を接近させた。

船長は、同乗者Cが差し出したたも網を伝って本船の右舷船首部に  
たどり着き、自身でブルワーク上縁をつかんで右舷船尾部まで移動し  
た後、同乗者Aに梯子を下ろすよう依頼した。

船長は、梯子をつかみ、靴を脱いで船内に投げ入れて梯子を登って  
いたところ、高い波を連続して受け、10時55分ごろ梯子をつかん

	<p>でいた手が離れて落水した。</p> <p>同乗者Aは、波が高く、船長と本船との距離が離れてしまったので、船長の救助が難しいと思い、118番通報して救援を要請した後、海面から顔を出していた船長が、2～3回波を受けてうつ伏せ状態になったのを見た。</p> <p>同乗者Bは、波高約2mの状況下、漂流している船長から離れないよう操船していたところ、11時10分ごろ巡視艇が到着し、海上保安官に船長が浮いている場所を知らせた。</p> <p>船長は、11時31分ごろ、うつ伏せ状態で漂流しているところを巡視艇により救助され、明石市明石港に搬送後、救急隊に引き継がれて病院へ搬送されたが、医師により死因が短時間での溺死の疑い、死亡推定時刻が5日11時00分ごろと検案された。</p> <p>本船は、海上保安官が操船して明石港に入港した。</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、甲板からブルワーク上縁までの高さが約40cmであった。</p> <p>同乗者Aは、船長がほかの同乗者より座面の高い脚立の上に座っていたので、波を乗り越えた後、続けて来た左舷船尾方からの波浪の波頭により、船外に投げ出されたのではないかと本事故後に思った。</p> <p>同乗者Bは、波を乗り越えた際、本船が左回頭して右舷方に傾斜して、クーラーボックスの上に座ったまま右舷側に滑るように移動したと本事故後に思った。</p> <p>船長は、本船の管理をしており、ふだん船長の親族である同乗者Aが本船で知人と釣りに行くときに船長として乗り組み、同乗者Aとは10年以上にわたり、年平均6回程一緒に釣りに行っていた。</p> <p>同乗者Aは、これまで出航当日でも風が強くなる予報であった場合には、船長が出航を取りやめることもあったので、出航時、ふだんより風が吹いていると思ったが、出航判断を船長に任せていた。</p> <p>同乗者Aは、船長が、本事故当日は天気予報を確認していなかったかもしれないと船長の家族から本事故後に聞き、本事故当日、船長が強風及び波浪注意報が発表されていることを知っていたら、出航していなかっただろうと本事故後に思った。</p> <p>同乗者Aによれば、船長は泳ぎに自信を持っていて、船長の健康状態は良好に見えた。</p> <p>船長は、手動膨張式のポーチ型救命胴衣(国土交通省承認)を着用していたが、救助された際、救命胴衣が膨張した形跡がなかった。また、本事故後に海上保安官が救命胴衣の紐を引いたところ、膨張したことが確認された。</p> <p>同乗者全員は、自動膨張式のポーチ型救命胴衣を着用していた。</p> <p>文献「モーターボート入門」(4版、戸田孝昭著、株式会社ダヴィッド社、昭和47年6月1日発行)には、波のある場合の運用に</p>

	<p>ついて、次のとおり記載されている。</p> <p>第六章 モーターボート運用に必要なこと</p> <p>波のある場合</p> <p>(中略)</p> <p>波が大きくなったら、磯波と追い波に注意しましょう。大きな横波をくらうとボートは横転してしまうことがあります。</p> <p>(中略)</p> <p>波の大きい場合は、ボートの乗員はできるだけ姿勢を低くして重心を下げ、ボートの中心線上に坐るようにし、バウを波に向けてスローで走りましょう。(※バウ：船首)</p> <p>(中略)</p> <p>しかし、もっとも安全な方法があります。天気予報に注意し、また海の荒れ模様、雲の動きなどから判断して、そのような海に出て行かないことです。</p> <p>(後略)</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>不明</p> <p>なし</p> <p>あり</p> <p>船長の死因は、短時間での溺死の疑いであった。</p> <p>船長は、強風及び波浪注意報が発表されている状況下、林崎漁港西南西方沖において、本船が、左舷船尾方から高さ約2mの追い波を受けて西北西進中、波を乗り越え、続けて来た波を受けて左回頭して右舷方に傾斜し、右舷側に投げ出されて落水したことから、その後、本船にたどり着き乗り込もうとしたが、乗り込むことができず、波を受けて再び落水して溺死したものと考えられる。</p> <p>船長は、甲板からブルワーク上縁までの高さが約40cmの中、座面の高さが約70cmの脚立の上に座っていたことから、本船が左回頭して右舷方に傾斜した際、右舷方に大きく振り出され、落水に至った可能性があるものと考えられる。</p> <p>船長は、落水後に本船にたどり着いた際、泳ぎに自信を持っていたことから、波高約2mの状況下、自身でブルワーク上縁をつかんで右舷船尾部まで移動し、同乗者Aに下ろしてもらった梯子をつかみ、靴を脱いで船内に投げ入れ、同乗者に援助を求めることなく梯子を登っていたが、波を受けて本船に乗り込むことができなかつたものと考えられる。</p> <p>船長は、手動膨張式の救命胴衣を着用していたが、本事故後、同救命胴衣が膨張した形跡がなかったことから、落水後、泳いで本船の救助を待っている間に手動で膨張させなかつたものと考えられるが、手動で膨張させなかつた理由については明らかにすることはできなかつ</p>

	た。
<b>原因</b>	<p>本事故は、強風及び波浪注意報が発表されている状況下、本船が、林崎漁港西南西方沖において、左舷船尾方から高さ約2mの追い波を受けて西北西進中、波を乗り越え、続けて来た波を受けて左回頭して右舷方に傾斜し、船長が右舷側に投げ出されて落水して溺水したことにより発生したものと考えられる。</p>
<b>再発防止策</b>	<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>・ 小型船舶の船長は、航行中に波浪の影響を強く受け始めた場合は、姿勢を低くして安定性を高め、横方向からの大波を受けないよう、波浪の大きさや方向に十分注意して航行すること。</li> <li>・ 小型船舶の船長は、出航当日の最新の気象情報を確認し、強風及び波浪注意報が発表されている場合、出航を見合わせることを望ましい。</li> <li>・ 小型船舶の乗船者は、暴露甲板上においては救命胴衣を適切に着用し、落水した場合、手動で膨張が必要なものは速やかに膨張させ、同乗者にも協力を求めて船上に引き上げてもらうなど、なるべく早く船上に上がるよう努めること。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図

