

船舶事故調査報告書

令和5年1月18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	乗組員死亡
発生日時	令和4年6月28日 11時30分ごろ
発生場所	奈良県下北山村の池原ダム湖 <small>しもきたやま</small> <small>いのくぼ</small> 猪窪三等三角点から真方位257° 1,510m付近 （概位 北緯34°03.2′ 東経136°01.1′）
事故の概要	プレジャーボート <small>ナカイ</small> Nakaiは、航行中、船長が落水して溺死した。
事故調査の経過	令和4年7月4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 Nakai、0.4トン 240-62366大阪、個人所有 3.55m (Lr) × 1.67m × 0.66m、FRP ガソリン機関（船外機）、22.1kW、平成22年2月
乗組員等に関する情報	船長 49歳 二級小型船舶操縦士 免許登録日 令和2年3月9日 免許証交付日 令和2年3月9日 （令和7年3月8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 北東、風力 1、視界 良好 水象：湖上 平穏、水温 約26℃
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、友人1人（以下「友人A」という。）が操船するプレジャーボート（以下「A船」という。）と共に、バス釣りをを行う目的で、令和4年6月28日05時00分ごろ池原ダム湖に所在のマリーナの棧橋を出発した。（写真1参照）



写真1 本船

友人Aは、備後橋の上流3.5km付近で釣りをしていたところ、10時55分ごろ、本船と合流し、船長は、どこかで食事をとると伝えて下流に向かって行った。

友人Aは、‘フットコントロールエレキというバッテリー駆動の電動船外機’（以下「フットエレキ」という。）を使用して下りながら釣りをしていたところ、備後橋の上流2.4km付近において本船を認めて合流し、船長と、この辺りは日陰がないので、東ノ川下流の坂本ダム付近の日陰がある場所で合流しようと話をした後、11時25分ごろ一緒に備後橋に向けて出発した。

友人Aは、備後橋までの航行中、二度後方を振り返って本船の船尾部に腰を掛けて操縦中の船長を確認しており、備後橋を越えて再度後方を振り返った時には本船が見えなかったが、A船と速力が違うので後から来ると思い、合流場所の坂本ダム付近に向かった。

プレジャーボートの船長は、備後川上流に向かっていた際、備後橋を越えた辺りにおいて、上流から下流に航行する本船を認め、その後、本船が旋回を開始し、また、無人の状態であることに気づき、12時15分ごろマリーナに連絡した。

プレジャーボートの船長は、本船が自然に停船した後、本船に近づき水面に浮いていた救命胴衣、サンダルの片方、タックルボックス（釣り具入れ）を揚収して、本船を近くの立木に係留した。

マリーナの職員は、連絡を受けて船長が落水したと思い、近くにいた釣り客と共に、12時30分ごろ備後橋から備後川の上流付近に到着し、プレジャーボートの船長から状況を確認後、13時04分ごろ110番通報した。

船長は、警察署、消防署及びマリーナの船により、捜索が続けられたが、行方不明となった。

本船は、マリーナの船により、同マリーナ棧橋にえい航された。

船長は、7月6日07時20分ごろ、備後橋から備後川の上流200m付近（水深約30m）で釣り人により発見され、医師により、死亡推定時刻が6月28日11時30分ごろ、死因は溺水吸引に

	<p>よる短時間の窒息と検案された後、DNA鑑定により本人と確認された。</p> <p>(付図1 事故発生場所概略図 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長は、池原ダム湖でのバス釣りの経験は10年以上にわたり30回以上あり、友人2人と本事故前日から池原ダム湖でバス釣りを行っていた。</p> <p>本船は、発見された際、他船と衝突したような痕跡は見られず、フットエレキは船首部に上げられており、スロットルコントロールグリップがほぼ全開の位置にあり、緊急エンジン停止コードは使用されていなかった。また、釣り竿を止めるロッドベルトが外れた状態で、船内に釣り竿4本があり、残りの釣り竿4本は行方不明であった。</p> <p>本船の船外機は、チラーハンドルを左右に動かすと方向転換し、ギアシフトレバーを操作すると、前進、中立及び後進にギヤが入り、スロットルコントロールグリップを、同グリップ先端から見て、反時計方向に回せば加速する構造であった。(写真2参照)</p> <div data-bbox="616 880 1299 1357" data-label="Image"> </div> <p>写真2 船尾部(船長の操縦場所)</p> <p>本船の船外機には、緊急エンジン停止スイッチに繋がれたカールコードが備えられており、船外機の取扱説明書には、緊急エンジン停止スイッチについて「航走中に操船者が落水等で操船不能に陥ったとき、カールコードが伸びてロックプレートが外れ、エンジンを急停止させ船の暴走を防ぐ仕組みになっています。」との記載があった。(写真3参照)</p>



写真3 船外機のチラーハンドル及び緊急エンジン停止スイッチに繋がれたロックプレート

船外機の取扱説明書には、警告として「操船中はカールコードを衣服の丈夫な場所や手、足に確実に付けてください。」との記載があったものの、船長は、同コードの一端を衣服や手足に取り付けていなかった。(図1参照)

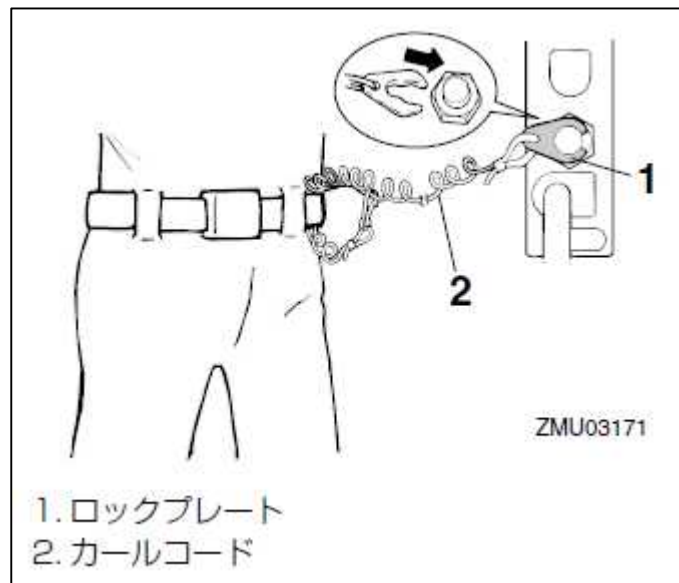


図1 取扱説明書中のコード取付け方法

船長の使用していた救命胴衣は、手動膨張式のポーチ型であったが、発見時、膨張した状態ではなかった。また、カールコード及び衣服や手足に取り付ける際に使用するクリップが同救命胴衣に取り付けてあった。(写真4参照)



写真4 船長使用の救命胴衣

マリーナ職員は、船長が、カールコードを身体に付けると船上で移動できる範囲が狭くなって釣りの支障になるので、同コードを身体ではなく、救命胴衣に取り付けていたのではないかと本事故後に思った。

マリーナ職員は、水面下にあった流木等が船外機のロアケースに当たった際、船外機のチラーハンドルが取られて本船が動揺し、バランスを崩して落水したのではないかと本事故後に思った。

友人Aは、備後橋に向けて航行中、何度か流木を避けて航行しており、池原ダム湖には水面下にも流木があるので、流木が本船の船外機に当たったか、備後橋に向かうまでにたくさんある立木に当たったかして船体が動揺し、船長が落水したのではないかと本事故後に思った。

友人Aによれば、船長は、本事故前日から変わった様子はなく、健康状態は良好に見えた。

友人Aは、船長がふだんから救命胴衣を着用していたが、本事故当日の着用状況を覚えていなかった。

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

不明
不明
不明

船長の死因は、溺水吸引による短時間での窒息であった。

船長は、備後橋の上流2.4km 付近を友人Aと共に備後橋に向けて出発した11時25分ごろから、医師の検案による死亡推定時刻の11時30分ごろの間において、落水したものと考えられる。

本船は、航行中に水中の流木に接触し、船体が大きく動揺したことから、船長が落水した可能性が考えられるが、落水を目撃した者がおらず、落水に至る状況を明らかにすることはできなかった。

船長は、緊急エンジン停止スイッチに繋がれたカールコードを身体に付けていなかったことから、落水した際、船外機が停止しなかった

	<p>ものと推定される。</p> <p>船長は、釣りの支障になると思ったことから、緊急エンジン停止スイッチに繋がれたカールコードを身体に取り付けていなかった可能性があると考えられる。</p> <p>船長は、旋回中の無人の本船近くの水面から膨張していなかった救命胴衣が発見されたことから、ふだん、救命胴衣を着用していたが、本事故当時、救命胴衣を適切に着用していない状態で落水し、身体から外れたものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、本船が備後川の上流から下流の備後橋に向けて航行中、船長が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>
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"> ・ 小型船舶の乗組員は、落水防止に努めるとともに暴露甲板上では、救命胴衣を適切に着用すること。 ・ 船外機を搭載する船舶の船長は、緊急停止スイッチを作動させるためのコードを身体に付けておくこと。

付図1 事故発生場所概略図



国土地理院 地理院地図（電子国土 web）使用