

船舶事故調査報告書

令和7年9月10日

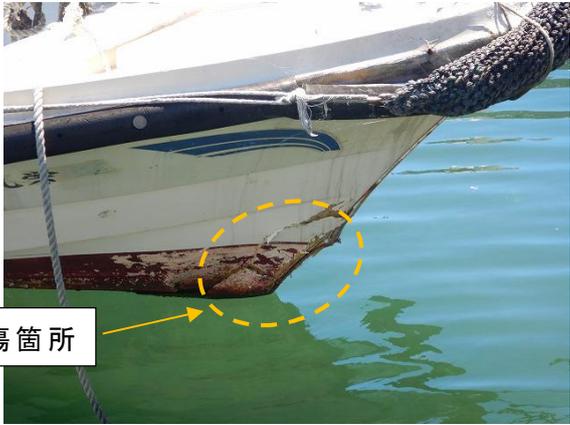
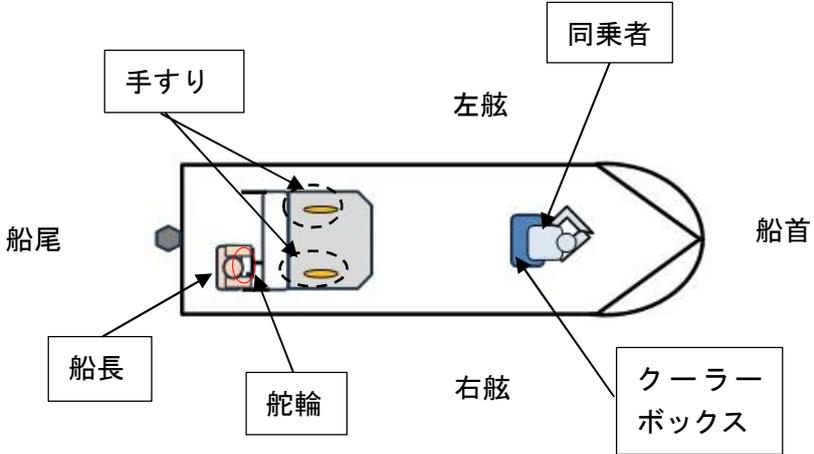
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委員 伊藤 裕 康（部会長）

委員 上野 道 雄

委員 高橋 明 子

事故種類	乗揚
発生日時	令和6年6月16日 05時35分頃
発生場所	愛媛県松山市興居島東岸 松山港高浜5号防波堤灯台から真方位309° 1,650m付近 (概位 北緯33°54.2′ 東経132°41.6′)
事故の概要	プレジャーボート栄丸Ⅱは、北北東進中、消波ブロックに乗り揚げた。 栄丸Ⅱは、船長が死亡し、船首部船底外板に亀裂を生じた。
事故調査の経過	令和6年7月18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 栄丸Ⅱ、1.7トン EH3-71760（漁船登録番号）、個人所有 7.53m (Lr) × 2.24m × 0.75m、FRP ディーゼル機関、86.05kW、平成3年7月13日 第281-44745号（船舶検査済票の番号） （写真1 参照）
	
	写真1 船体（全景）
乗組員等に関する情報	船長 58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 昭和63年1月22日

	<p>免許証交付日 令和4年2月4日 (令和9年3月20日まで有効)</p>
死傷者等	死亡 1人(船長)
損傷	<p>船首部船底外板に亀裂(写真2参照)</p>  <p style="text-align: center;">写真2 損傷状況</p>
気象・海象	<p>気象: 天気 曇り、風向 東北東、風力 1、視界 良好 海象: 海上 平穏、潮汐 下げ潮の初期、潮流 北東流 約1.2ノット(kn)(釣島水道) 日出時刻: 04時58分頃</p>
事故の経過	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、知人1人(以下「同乗者」という。)を乗せ、興居島周辺の釣り場に向け、令和6年6月16日05時30分頃に松山市泊町^{とまり}所在の船溜まりを出航した。</p> <p>船長は、船尾部に位置する操船区画の右舷側付近にある舵輪の前に立って手動操舵で操船し、見張りをしながら本船を北北東進させた。</p> <p>本船にはレーダーが装備されておらず、船長は装備されていたGPSプロッターを作動させていなかった。</p> <p>同乗者は、前部上甲板上でクーラーボックスに船首方を向いた状態で腰を掛けて下を向き、いか釣りの仕掛け作りに集中していた。</p> <p>(図1 参照)</p>  <p style="text-align: center;">図1 船長及び同乗者の状況(イメージ)</p>

同乗者は、どの辺りを航行しているのかと思い、顔を上げて前方を見た際、消波ブロックが迫っていることを認め、大声で船長に声を掛けたが、主機の音で声がかき消され、船長は気付かない様子に見えた。

同乗者は、船首部から操船区画の船長に知らせようと駆け寄り、操船区画の船長に再度声を掛けた。

船長は、消波ブロックが至近に迫っていることに気付いたが、どうすることもできず、本船は、05時35分頃、船首が北北東方に向けた状態のまま、減速することなく興居島東岸の消波ブロックに船首から乗り揚げた。

同乗者は、乗揚直前、操船区画の左舷側の手すりに掴まって、身構えていたので、体を構造物にぶついたり、飛ばされたりすることはなかった。(図1、写真3参照)



写真3 左舷側の手すり

同乗者は、操船区画で立っていた船長から船首の状況を見て来るように言われ、損傷箇所の確認を行い、操船区画に戻ると、船長が携帯電話で船舶所有者に救援を求めている。

同乗者は、船長から、携帯電話を探していて船首方の消波ブロックに気付かなかったことを聞いた。

同乗者は、本事故発生後5分も経たないうちに、船長が操船区画船尾方の甲板上で横になって意識を失ったのを認めた。

船舶所有者は、船長から本事故発生連絡を受けて、別の所有船で救助に向かい、05時45分頃に船首部が立ち上がったような状態で消波ブロックに乗り揚げている本船を発見した。

(写真4 参照)

	 <p style="text-align: center;">写真4 事故発生場所</p> <p>同乗者は、船舶所有者の来援後119番通報した。</p> <p>船長及び同乗者は、来援した船舶所有者の船で松山市松山港に運ばれたのち、船長は、救急車で病院に搬送され、医師により死因は腹腔内出血による短時間の出血性ショック、死亡時刻は16日06時35分頃と診断された。</p> <p>本船は、のちに船舶所有者の船で引き出されて、泊町所在の船溜まりにえい航された。</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本事故当時の本船の喫水は、船首約0.1m、船尾0.8mであった。</p> <p>船長は、船舶所有者とは旧知の間柄で、本船を借りて1年に5回以上は興居島を訪れており、本事故海域での航行の経験は豊富であった。</p> <p>同乗者は、出航後、本船が大きく変針した覚えはなかった。</p> <p>同乗者は、本事故当時、本船が体感で約25km/h(約13kn)の対地速力で航行していたと思った。</p> <p>船舶所有者によれば、本船は、航行中、船首が浮き上がることはあるが、船首方の視界が大きく妨げられることはないとのことであった。</p> <p>船長は自動膨張式の救命胴衣を、同乗者は固型式の救命胴衣をそれぞれ着用していた。</p>
<p>分析</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>あり</p> <p>なし</p> <p>なし</p> <p>本船は、興居島東岸沖を手動操舵で北北東進中、船長が、適切な見張りを行っていなかったことから、前路の消波ブロックに気付くのが遅れ、乗り揚げたものと考えられる。</p>

	<p>船長は、同乗者が近くで声を掛けるまで前路の消波ブロックに気付かず、本事故時、携帯電話を探すなどして適切な見張りを行っていなかった可能性があるものの、本事故で船長が死亡しており、客観的情報も十分に得られなかったことから、操船中の状況を明らかにすることはできなかった。</p>
原因	<p>本事故は、本船が、興居島東岸沖を手動操舵で北北東進中、船長が、適切な見張りを行っていなかったため、前路の消波ブロックに気付くのが遅れ、乗り揚げ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"> ・ 船長は、操船中、常時、適切な見張りを行うこと。

付図1 事故発生経過概略図

