

船舶事故調査報告書

船種船名 モーターボート MEISEI

船舶番号 282-11330 神奈川

総トン数 5トン未満（長さ7.06m）

事故種類 転覆

発生日時 平成20年10月18日 09時15分ごろ

発生場所 東京都大島西方沖

伊豆大島灯台から真方位289° 4.0海里付近

（概位 北緯34° 49.2′ 東経139° 17.8′）

平成21年12月17日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委員 横山 鐵 男（部会長）

委員 山本 哲 也

委員 根本 美 奈

1 船舶事故調査の経過

1.1 船舶事故の概要

モーターボート^{メ イ セ イ}MEISEIは、船長ほか2人が乗船し、伊豆大島西方沖を航行中、左舷横方向から大きな波を受け、平成20年10月18日（土）09時15分ごろ転覆した。

MEISEIは、乗船者全員が落水し救助されたが、沈没した。

1.2 船舶事故調査の概要

1.2.1 調査組織

運輸安全委員会は、平成20年10月20日、本事故の調査を担当する主管調査官（横浜事務所）ほか2人の地方事故調査官を指名した。

1.2.2 調査の実施時期

平成20年12月2日、8日、平成21年7月13日、28日 口述聴取
平成21年8月5日、27日 回答書受領

1.2.3 原因関係者からの意見聴取

原因関係者から意見聴取を行った。

2 事実情報

2.1 事故の経過

本事故が発生するまでの経過は、MEISEI（以下「本船」という。）の船長、船舶所有者及び同乗者の口述によれば、次のとおりであった。

船舶所有者は、出航間際になって、操船を経験豊富である船長に依頼した。本船は、船長が乗り組み、船舶所有者及び同乗者1人を乗せ、平成20年10月18日07時20分ごろ、乗船者全員が救命胴衣を着用せずに相模川上流の保管場所から伊豆大島千波埼沖の釣り場に向けて出航した。

船舶所有者は、前日のラジオの天気予報で北風が少し強いことを知った。船長及び船舶所有者は、出航前に、いつもは伊豆七島海上気象ホームページで航行海域の気象情報を確認していたが、お互いにそれぞれが調べているだろうと思って、当時は確認していなかった。船舶所有者は、当日の朝、海上を見たところ悪い状況ではなく、既に小さいモーターボート数隻が出航していたこともあり、出航することとした。

初島東方沖に至るまでは意識するような風や波の状況ではなかったが、同沖を過ぎたころから、北北東の風が強まって左舷後方からの波が徐々に高くなり、波を越えたあと船首が波に刺さって船尾が右に押し出される状況となったため、船長は、それまでの針路約190°（真方位、以下同じ。）を保ちながら、速力を約24ノット（kn）（対地速力、以下同じ。）から約14knに減速し、航行を続けた。

本船は、乗船者全員がフライングブリッジの座席に腰掛けて門脇埼東方沖を航行中、左舷後方からの大きな波を受け、船首が左回頭するとともに右舷方に約45°近く傾斜し、波の頂部に乗ったまましばらく波を越えられない状態となった。08時50分ごろ、船長は、伊豆大島灯台から299°6.0海里（M）付近で再び大きな波を受けたとき、波に乗ったままの状態が長く続いたことから、時化模様になったので、比較的近い伊豆大島の元町港に避難することとし、針路を伊豆大島の馬の背に向く約135°に変更したところ、波を左舷横方向から受けるようになり、約7knに減速し

た。

船長は、約3～5分間隔で来る波長の長い波に対し、波に乗る前に約2knに減速し、波を越えてから約7knに増速する操作を10回程度繰り返した。09時15分ごろ、船長は、左舷側の同乗者から波が来たことを聞いて、約2knに減速したが、本船は波の頂部あたりで約45°右傾斜したまま、風をフライングブリッジ天井板で受ける状態になり、船体姿勢が回復することなく波の斜面を滑り落ちながら、右舷側から海水が流入して左舷側を上にした態勢になって転覆した。

船体姿勢が回復しないと思った乗船者は、それぞれ海に飛び込み、本船から外して連結した2個のフェンダーにつかまって救助を待っていたところ、付近を航行中の2隻の貨物船により救助され、海上保安庁への通報がなされた。その後、全員が海上保安庁のヘリコプターにより伊豆大島に運ばれ、病院に搬送された。

船舶所有者は、いつもは乗船中も携帯電話で気象情報を確認していたが、当時は確認しておらず、救助後、波浪注意報が出されていることを知り、出航後に出されたものと思った。

本事故の発生日時は、平成20年10月18日09時15分ごろで、発生場所は、伊豆大島灯台から289°4.0M付近であった。

(付図1 推定航行経路図 参照)

2.2 人の死亡、行方不明及び負傷に関する情報

船舶所有者及び同乗者の口述によれば、負傷者はいなかったが、同乗者は伊豆大島の病院から帰宅途中に肺炎を発症した。

2.3 船舶の損傷に関する情報

船舶所有者の口述によれば、本船は、沈没して全損となった。

2.4 乗組員に関する情報

(1) 性別、年齢、操縦免許証

船長 男性 50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 平成元年5月17日

免許証交付日 平成20年10月24日

(平成24年5月14日まで有効)

船舶所有者 男性 63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 昭和62年5月13日

免許証交付日 平成20年10月24日

(平成24年5月12日まで有効)

(2) 主な乗船履歴

① 船長

船長の口述によれば、次のとおりであった。

平成元年に一級小型船舶操縦士免許を取得して中古船を購入し、日帰り若しくは1泊の日程で、相模湾から伊豆諸島までの海域に、週1回以上のペースで釣りに出かけていた。約10年前に売船した後は、友人等の船に乗り、操船することもあった。

本船に乗船し、操船したのは2回目であった。

② 船舶所有者

船舶所有者の口述によれば、次のとおりであった。

昭和60年ごろに四級小型船舶操縦士免許を取得し、15～20フィートの船外機付中古船を購入して神津島周辺までの海域でトローリングを行い、平成19年8月に本船を中古で購入して改造後、4回の操縦を行っていたが、船体動揺や傾斜に他船との違いは感じなかった。

2.5 船舶等に関する情報

2.5.1 船舶の主要目

船舶番号	282-11330 神奈川
船籍港	神奈川県茅ヶ崎市
船舶所有者	個人所有
総トン数	5トン未満
L×B×D	7.06m×2.49m×1.13m
船質	FRP
機関	ディーゼル機関1基
出力	110.33kW (連続最大)
推進器	プロペラ1個
最大搭載人員	旅客7人、船員1人計8人

2.5.2 積載状態

船舶所有者及び船長の口述によれば、相模川出航時、3人(約170kg)が乗船し、船首喫水約0.4m、船尾喫水約1.0mであり、事故発生時、乗船者全員がフライングブリッジで腰掛けていた。

2.5.3 船体構造等

製造者のカタログによれば、船体重量は、1,170kgであった。

船舶所有者及び船長の口述によれば、次のとおりであった。

購入時は、船体中央部に操舵室を配し、操舵室右舷側に舵輪、機関操縦ハンドル、GPSプロッター等を備え、その後方に操縦席があった。

購入後、船舶所有者は、操舵室屋根上にフライングブリッジを増設して、舵輪、機関操縦ハンドル、GPSプロッター等を移設した。フライングブリッジの増設により、総重量が約70kg増加した。

(付図2 フライングブリッジ図 参照)

2.5.4 船舶に関するその他の情報

船舶所有者の口述によれば、事故当時、船体及び機関に故障はなかった。平成20年9月上旬に小型船舶検査機構による中間検査を受けて合格していた。

2.6 気象及び海象に関する情報

2.6.1 気象観測値、推定値及び潮汐

(1) 事故発生場所の南東方約7.4kmに位置する大島北ノ山気象観測所による事故当時(09時及び10時)の観測値は、北東の風、風速11m/sであった。また、伊豆諸島北部に波浪注意報(10月17日10時46分発表)が出されていた。

(2) 気象庁作成10月18日09時の沿岸波浪図によれば、相模湾(北緯34°50′ 東経139°30′)及び伊豆半島沖(北緯34°20′ 東経138°50′)における推定値は、次のとおりであった。

場所	風向	風速	波向 ^{*1}	波高(周期)
相模湾	北北東	21kn(約10.8m/s)	北北東	1.8m(4s)
伊豆半島沖	北東	21kn(約10.8m/s)	北東	1.6m(5s)

(3) 海上保安庁発行の潮汐表によれば、南伊豆における事故当時の潮汐は、下げ潮の初期であった。

2.6.2 乗組員等の観測

船長及び船舶所有者の口述によれば、事故当時、風速約10~12m/sの北東風が吹き、波高約2mの南西に向かう波長の長い波が約3~5分に1回来ており、魚群探知機に表示された水温は24.8℃であった。

*1 「波向」とは、波が来る方向をいう。

付近を航行していた船舶A及びBの観測によれば、次のとおりであった。

船舶A：08時00分ごろ、天気 晴れ、風向 東、風速 10m/s、波高 2～3m、視程 10km

船舶B：09時20分ごろ、天気 晴れ、風向 北東、風速 12～13m/s、波高 2～4m

3 分析

3.1 事故発生状況

3.1.1 事故発生に至る経過

2.1から、次のとおりであったものと考えられる。

- (1) 本船は、平成20年10月18日07時20分ごろ相模川沿いの保管場所を出発し、伊豆大島千波埼沖の釣り場に向かった。
- (2) 本船は、初島東方沖を過ぎたころから、左舷後方からの波が徐々に高くなり、針路約190°を保ちながら、速力を約24knから約14knに減速した。
- (3) 本船は、08時50分ごろ伊豆大島灯台から299°6.0M付近において、大きな波を受け、伊豆大島元町港に避難するため針路を約135°に変更し、波を左舷横方向から受けるような態勢で、約7knの速力に減速して航行した。
- (4) 本船は、09時15分ごろ伊豆大島灯台から289°4.0M付近において、大きな波を受け、傾斜して転覆した。

3.1.2 転覆状況

2.1から、本船は、左舷横方向から波を受けて、波の頂部あたりで約45°右傾斜したまま、波の斜面を滑り落ち、右舷ブルワークが水没して海水が流入し、左舷側を上にして横倒しの状態となって転覆したものと考えられる。

3.2 事故要因の解析

3.2.1 乗組員の状況

2.4(1)から、船長は、適法で有効な操縦免許証を有していた。

3.2.2 船舶の状況

2.5.4から、事故当時、船体及び機器類に不具合や故障はなかったものと考えられる。

3.2.3 気象及び海象の状況

2.6から、事故当時は、天気晴れ、北東の風、風速10～13m/s、北東から来る波、波高1.6～4mであったものと考えられる。

3.2.4 事故発生の状況

2.1、2.5及び2.6から、次のとおりであった。

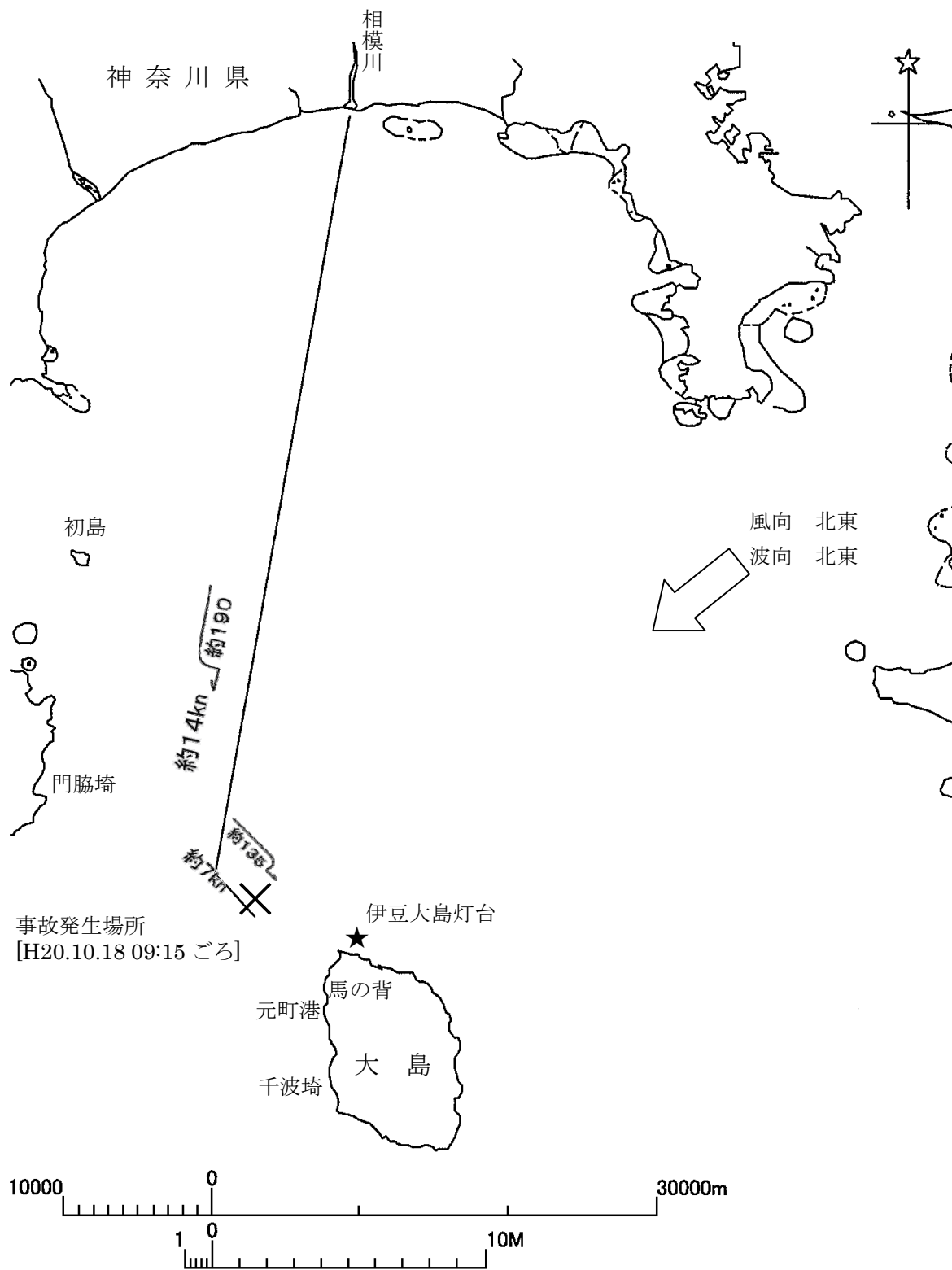
- (1) 出航前日には伊豆諸島北部に波浪注意報が出されていたが、船長及び船舶所有者は、出航前に航行海域の気象情報をそれぞれが調べているだろうと思いつき込み、確認していなかったものと考えられる。
- (2) 船長は、気象及び海象が悪化したので、伊豆大島元町港に避難しようと約135°に変針したところ、波を左舷横方向から受けて航行するようになったものと考えられる。
- (3) 本船は、左舷横方向からの大きな波により傾斜して復原力を消失し、転覆したものと考えられる。また、次のことが関与したことにより復原力を消失した可能性があると考えられる。
 - ① フライングブリッジを増設し、乗船者3人全員がフライングブリッジで腰掛けていたことにより、重心が上昇したこと。
 - ② 傾斜中、フライングブリッジ天井板で風を受ける状態となったこと。
 - ③ 傾斜によりブルワークが水没し、海水が流入したこと。

4 原因

本事故は、本船が、航行海域の気象情報を確認せずに出航し、伊豆大島西方沖において伊豆大島元町港に向け避難中、左舷横方向から大きな波を受けて右舷側に傾斜し、復原力を消失したため、転覆したことにより発生したものと考えられる。

本船が復原力を消失したことについては、操舵室の上方にフライングブリッジを増設し、乗船者3人全員がフライングブリッジで腰掛けていたことにより重心が上昇したこと、傾斜中フライングブリッジ天井板で風を受ける状態となったこと、及び右舷から海水が流入したことが関与した可能性があると考えられる。

付図1 推定航行経路図



付図2 フライングブリッジ図

