

船舶事故調査報告書

平成22年3月25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

事故種類	沈没
発生日時	平成21年5月27日 10時35分ごろ
発生場所	東京湾中部 横浜金沢木材ふとう東防波堤灯台から真方位095° 2.2海里付近 （概位 北緯35° 22.5′ 東経139° 42.1′）
事故調査の経過	平成21年5月27日、本事故の調査を担当する主管調査官（横浜事務所）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	モーターボート ジュゴン、5トン未満 290-53083東京、個人所有 5.04m(Lr)×2.10m×0.96m、FRP ガソリン機関、73.60kW、平成11年9月
乗組員等に関する情報	船長 男性 43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18年1月30日 免許証交付日 平成18年1月30日 （平成23年1月29日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	全損
事故の経過	<p>本船は、船長が友人1人を乗せ、遊漁の目的で、平成21年5月27日（水）06時00分ごろ東京湾北部のマリーナを出港し、途中で試し釣りをを行いながら東京湾を南進して第2海堡付近の釣り場に向かった。</p> <p>船長は、約24ノットの速力で、船体がバウンドして船底に大きな衝撃を時折感じながら航行していたところ、木更津航路の少し手前で、船尾物入れ室の船尾端中央部に設けていた自動式のビルジポンプが発停を繰り返すようになったことに気付いた。</p> <p>船長は、停船して船尾物入れ室を開けて見たところ、出港時にはなかったビルジが床から1cm程度（以下、水位は船尾物入れ室の床からの高さをいう。）たまっていることを知ったが、そのまま航行を再開した。</p> <p>船長は、09時00分ごろ、第2海堡の約1海里手前でビルジポンプが連続運転の状態となったことから、本船を止めて再度船尾物入れ室を見たところ、水位が約10cmに上がっているのを認め、その後水位が約20cmまで上がったことから沈没の危険を感じ、09時30分ごろ第2海堡付近から神奈川県横浜市本牧方面に向けて発進した。</p> <p>船長は、それから約10分経ったところ、船尾甲板後部両舷にある排水口</p>

	<p>から海水が流入し始め、船尾への傾斜が急速に進んだので、船尾物入れ室にある排水口の栓が施されていることを目視で確認したのち、傾斜を少しでも回復させるつもりで、同乗者を船首部に移動させた。</p> <p>船長は、さらに船尾が沈下したので、10時14分ごろ携帯電話で118番通報したのち、同乗者とともに海に飛び込んで救助を待ち、間もなく2人とも付近を航行中の漁船に救助された。</p> <p>出動した巡視艇は、10時20分ごろ本事故発生場所に到着し、船長及び同乗者を漁船から移乗させ、10時35分ごろ本船が沈没したこと及び付近に漂流油がないことを確認した。</p>	
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 北東、風力 2、気温 約23℃、視界 良好 海象：波浪 平穏</p>	
<p>その他の事項</p>	<p>1 船体の構造等</p> <p>(1) 船体中央部に操縦席を設け、船首部と船尾部に座席を兼ねた物入れ室を配置してあった。</p> <p>(2) 船首部には水密隔壁があり、水密隔壁より船尾側で生じたビルジは船尾物入れ室内に溜まる構造となっていた。船体を陸揚げしたときに、船尾物入れ室の船尾端下部に設けた排水口からビルジを排出していた。</p> <p>(3) 船尾甲板後部両舷に内径約3cmの排水口が1個ずつ設けてあり、内側から栓で閉鎖するようになっていたが、本事故当時はしていなかった。</p> <p>(4) 船尾物入れ室には、床から端子までの高さが約20cmのバッテリー2個を収納していたほか、同室船尾端中央部にビルジポンプ1個を取り付けていた。</p> <p>(5) ビルジポンプの吐出能力は、毎分36～40リットルであった。</p> <p>2 船舶検査及び整備歴</p> <p>(1) 本船は、平成20年10月1日に第一種中間検査を受けており、航行区域を限定沿海区域とし、最大とう載人員は7人であった。</p> <p>(2) 本船は、平成20年10月ごろにビルジポンプのフロートスイッチを新替えし、平成21年4月ごろに上架して船底塗装の塗り直しを行った。</p> <p>3 救命胴衣の着用状況</p> <p>船長及び同乗者は、救命胴衣を着用していた。</p> <p>4 船体外板に関する情報</p> <p>(1) 船底塗装の塗り直し時、外板に損傷等はなかった。</p> <p>(2) 本事故発生の日前、東京灯標付近で釣りをしていたとき、同灯標の脚部に船尾部を接触させたことがあった。</p> <p>(3) 出港時、本船の喫水及び傾斜に異常はなかった。</p>	
<p>分析</p>	<p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象の関与 判明した事項の解析</p>	<p>不明 不明 なし 本船は、東京湾を航行中、船内に多量の海水が浸入して浮力を失い、沈没したものと考えられる。</p>

	<p>本船は、船尾甲板の排水口に栓を施していれば、沈没を免れた可能性があると考えられる。</p> <p>本船は沈没した状態であることから、浸水経路を明らかにすることができなかった。</p>
原因	<p>本事故は、本船が、東京湾を航行中、船内に多量の海水が浸入したため、浮力を失って沈没したことにより発生したものと考えられる。</p>