

船舶事故調査報告書

平成25年9月12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 庄 司 邦 昭
 委員 根 本 美 奈

事故種類	沈没
発生日時	平成24年7月30日（月） 16時35分ごろ
発生場所	神奈川県横須賀市久里浜港 横須賀市所在の久里浜内防波堤灯台から真方位320° 430m付近 （概位 北緯35° 13.5′ 東経139° 43.0′）
事故調査の経過	平成24年7月31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 最大とう載人員	プレジャーモーターボート ^{みか} 美香、5トン未満 235-21795 神奈川、個人所有 3.55m (Lr) × 1.70m × 0.76m、FRP ガソリン機関（船外機）、22.10kW、平成元年4月 2人（旅客1人、船員1人）
乗組員等に関する情報	船長 男性 46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11年6月25日 免許証交付日 平成21年6月15日 （平成26年6月24日まで有効） 検査員 男性 29歳
死傷者等	なし
損傷	機関及び電装類が濡損
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、検査員を乗せ、久里浜港で臨時検査を受検するため、平成24年7月30日16時20分ごろ横須賀市所在のマリーナから出航した。 船長は、受検中、検査員から後進を指示されたので、船尾を久里浜港口に向けて停船している本船の左右を確認した後、本船を最微速で後進させたところ、船長の座席後方の燃料タンク上に腰を掛けていた検査員が、声を上げて立ち上がり、本船が浸水していることに気付いた。 船長は、本船が船尾側へ傾斜し始めたので、前進させようとし、急いでクラッチレバーを前進に切り替え、アクセルペダルを踏み込んだ

	<p>ところ、船外機が、燃料切れのような挙動を示して停止した。</p> <p>船長は、船外機の始動を何回か試みたが、始動しなかった。</p> <p>本船は、船尾付近からの浸水が進行し、16時35分ごろ、船尾側へ大きく傾斜した後、船首を上に向けて沈没した。</p> <p>船長及び検査員は、本船が沈没する際に海へ投げ出され、漂流しているところをマリーナの作業船によって救助された。</p> <p>本船は、翌日に引き揚げられ、損傷状況の調査が行われたが、浸水を生じるような損傷は、発見されなかった。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、視界 良好</p> <p>海象：波高 約0.5m、潮汐 下げ潮の初期</p> <p>本事故発生場所の南西約9.4kmに位置する横浜地方気象台三浦観測所の本事故発生当時の観測値は、次のとおりであった。</p> <p>平均風速 5.3～5.8m/s 風向 南</p> <p>最大瞬間風速 9.3～10.0m/s 風向 南南西</p>
<p>その他の事項</p>	<p>臨時検査は、搭載する船外機を出力22.10kWから36.80kWに変更するためのものであった。</p> <p>本船は、パワーボートと呼ばれる競技用モーターボートのフォーミュラクラス（F-550 550cc以下）に属する双胴船であり、船長が1人で競技に参加するので、他の乗船者が、乗船する部分にはカバーが取り付けられ、椅子もなかったが、本事故発生時、検査員が乗船するので同カバーを取り外していた。</p> <p>本船は、トランサムから約25cm船首寄りの位置に高さ約25cmの仕切り板を設けてビルジ溜まりとし、ビルジポンプのサクシオンが設けられていた。</p> <p>本船は、船外機から給電している3台のビルジポンプを装備しており、船長は、出港前ビルジポンプのスイッチを入れていた。</p> <p>本船は、満載で約30分間続航できるプラスチック製燃料タンク（容量11.3ℓ）を装備しており、船長は、出航前に検査員から港内を少し回り、最高速力を測らせてほしいと言われたので、港内を1周する程度だと思い、目分量で約5ℓの燃料を給油していたが、本事故発生後の調査では、燃料タンクに海水が混入しており、本事故発生時の燃料量を確認できなかった。</p> <p>本船の乾舷（計画喫水時）は、トランサム位置で約39cmであるが、トランサムの中央部に船外機をチルトさせるための油圧シリンダー用開口があり、マリーナの棧橋から航行検査海域に向けて微速前進中、その開口から海水が出入りしているところを検査員は視認していた。</p> <p>船長は、競技が平穏な湖川等で実施されていたので、本事故発生時のような海象中を航行した経験がなかった。</p> <p>船長及び検査員は、救命胴衣を着用していた。</p>

	<p>船長は、出航前に本船の喫水状態を目視で確認した際、検査員の乗船及び船外機の変更から喫水の増加を予想していたが、予想していたほど増加していない印象を受けていた。</p> <p>検査員は、航行しての検査終了後、マリナーに戻って本船の乾舷を計測するつもりであったので、出航前に喫水状態を確認していなかった。</p> <p>検査員は、本船が浸水した際、声を上げて立ち上がったような覚えはなく、後進の確認を終えて帰航しようとしたところで船外機が停止し、船長が、何回か再始動を試みているうち、足が冷たくなったので、足下を見たところ、水が入っていることに気付き、それから1分も経たない間に沈没したと記憶していた。</p> <p>船長及び検査員は、浸水に至る状況を見ていなかった。</p> <p>船長は、4年ほど前からパワーボートに乗り、年間5回ほど競技に参加しており、平成23年8月に本船を中古艇として購入し、平成24年5月に木曾川で開催された競技に本船で参加していた。</p> <p>久里浜湾は、湾口を南東に開いた湾で南からの風の影響を受けやすく、事故発生時は、湾口寄りからの風が吹き、沖では白波が立ち始めていた。</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>あり なし あり</p> <p>本船は、久里浜港で臨時検査を受検中、船尾付近から浸水して船尾側へ傾斜した際、船外機が停止してビルジポンプが不作動となったことから、浸水が進行して沈没したものと考えられる。</p> <p>本船は、風力4、波高約0.5mの中、船尾を風上に向けて停船しており、本事故発生後の調査で浸水を生じるような損傷が、発見されなかったことから、船尾付近から海水が打ち込んで浸水したものと考えられるが、浸水した状況を明らかにすることはできなかった。</p> <p>船長は、出航前、燃料タンクに約5lの燃料しか給油しておらず、船外機が燃料切れのような挙動を示して停止していることから、燃料がなくなって船外機が停止したものと考えられるが、その状況を明らかにすることはできなかった。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、久里浜港で臨時検査を受検中、船尾付近から浸水して船尾側へ傾斜した際、船外機が停止してビルジポンプが不作動となったため、浸水が進行して沈没したことにより発生したものと考えられる。</p>
<p>参考</p>	<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"> ・航行時間を考慮して十分余裕のある燃料を搭載しておくこと。

- | | |
|--|--|
| | <ul style="list-style-type: none">・ 乾舷が小さい船舶は、波高に十分注意し、高い波が発生している場合及び高い波が予想されるような場合は出航しないこと。 |
|--|--|