

船舶事故調査報告書

平成25年3月7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	転覆
発生日時	平成24年7月22日（日） 11時45分ごろ
発生場所	福岡県糸島市 ^{いとしま} 仏 ^{ほとけ} 崎北北東方沖 糸島市所在の筑前ノ一瀬灯標から真方位007° 2,100m付近 （概位 北緯33° 35.2′ 東経130° 05.5′）
事故調査の経過	平成24年7月24日、本事故の調査を担当する主管調査官（門司事務所）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	プレジャーボート ^{かいゆう} 海遊号、5トン未満 290-62278（船舶検査済票番号）、個人所有 2.97m（Lr）×1.47m×0.55m、FRP ガソリン機関、5.90kW、平成24年2月
乗組員等に関する情報	船長 男性 56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51年7月9日 免許証交付日 平成21年1月26日 （平成26年9月29日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	船外機に濡損
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、同乗者3人を乗せ、全員が救命胴衣を着用し、仏崎北北東方沖にある水上岩や干出岩の周辺の釣り場で釣りをを行った。 船長は、船外機の右舷側に腰を掛け、船外機の左舷側に同乗者1人を、船首側甲板に同乗者2人をそれぞれ配置し、付近にプレジャーボート3～4隻や水上オートバイ2隻がいる状況の下、漂泊して釣りをを行い、陸岸に接近したら機関を使って沖出しすることを繰り返した。 船長は、陸岸に接近したので沖出しするため、左手で船外機のハンドルを持って操作し、右舷側の水上オートバイを見ながら水上岩や干出岩の北東方近くを通過して時速約12～13kmの速力で北西進中、船外機左舷側の同乗者が船長の名前を呼んで指差すので、船首方を見たところ、盛り上がった高波を認め、ほぼ同時に船尾が持ち上げられ、船首が波に突っ込んで船内に浸水し、平成24年7月22日11

	<p>時45分ごろ、本船は、水上岩の北方約10mの所で左舷側に傾斜して転覆した。</p> <p>船長と同乗者3人は、海に投げ出されて海面に浮いていたところ、付近の水上オートバイ2隻が本船の転覆に気付いて救助に来援し、本船を引き起こそうとしたものの果たせず、水上オートバイの乗組員が海上保安庁に通報した。</p> <p>船長と同乗者2人は、その後も本船の船底に乗って引き起こしを行っていたところ、引き起こすことができ、バケツで排水して浮力を回復した頃、海上保安庁の巡視艇が到着し、本船は巡視艇にえい航されて糸島市岐志漁港に入港した。</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 北西、風力 2、視界 良好</p> <p>海象：うねりの方向 北西～北、波高 約1m、潮汐 下げ潮の初期</p>
その他の事項	<p>船長は、本件発生場所付近で釣りを行った経験が数十回あり、仏埼北北東方沖の水上岩や干出岩の近くでは高波が発生することを知っていたものの、それまで使用していたプレジャーボートが本船よりも大型であったので、高波が発生しても転覆の虞を感じたことはなかった。</p> <p>船長は、本船で仏埼北北東方沖の釣り場に来たのは本事故発生時が3回目であり、先の2回では高波の発生を経験しなかった。</p> <p>海上保安庁発行の電子海図によれば、仏埼北北東方沖の水上岩は陸岸から約150mの所にあり、同水上岩の北西方沖約90mの所に10m等深線及び同等深線の北西方沖約60mの所に20m等深線があって北東方から南西方に伸びており、20m等深線の北西方沖は水深約20～50mの海域が10数海里沖の長崎県壱岐市壱岐島まで広がっている。</p> <p>気象庁のホームページによれば、うねりの波高については、次のとおりである。</p> <p>うねりは減衰しながら伝播する波で、同じ波高の風浪と比較すると、規則的で丸みを帯び、波の峰も横に長く連なっていますので、沖合いではゆったりと穏やかに見えることもあります。しかし、うねりは波長（周期）が長いために水深の浅くなっている海岸（防波堤、磯、浜辺など）の付近では、海底の影響（浅海効果）を受けやすく、波長（周期）の短い風浪よりも波が高くなりやすいという性質を持っています。このため、沖合いから来たうねりが急激に高くなることもあり、波にさらわれる事故も起こりやすいので注意する必要があります。</p>
分析	
乗組員等の関与	不明
船体・機関等の関与	なし
気象・海象の関与	あり

<p>判明した事項の解析</p>	<p>本船は、仏崎北北東方沖において釣り中、沖出ししようとして水上岩や干出岩の付近を通過して北西進した際、波高が高くなったうねりを受けて船尾が持ち上げられ、船首がうねりに突っ込んで船内に浸水したことから、左舷側に傾斜して転覆した可能性があると考えられる。</p> <p>うねりは、波高約1mであり、北西方～北方沖から来ていることから、仏崎北北東方沖の水上岩の北西方沖において、水深が浅くなっている海底の影響により、波高が高くなった可能性があると考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、仏崎北北東方沖において釣り中、沖出ししようとして水上岩や干出岩付近を通過して北西進した際、水深が浅くなっている海底の影響により、波高が高くなったうねりを受けて船尾が持ち上げられ、船首がうねりに突っ込んで船内に浸水したため、左舷側に傾斜して転覆したことにより発生した可能性があると考えられる。</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"> ・ 釣り場や航行水域の選定に当たっては、水深が急に浅くなっている所では、沖から押し寄せるうねりの波高が急激に高くなる虞があることを考慮すること。