

船舶事故調査報告書

平成25年6月27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

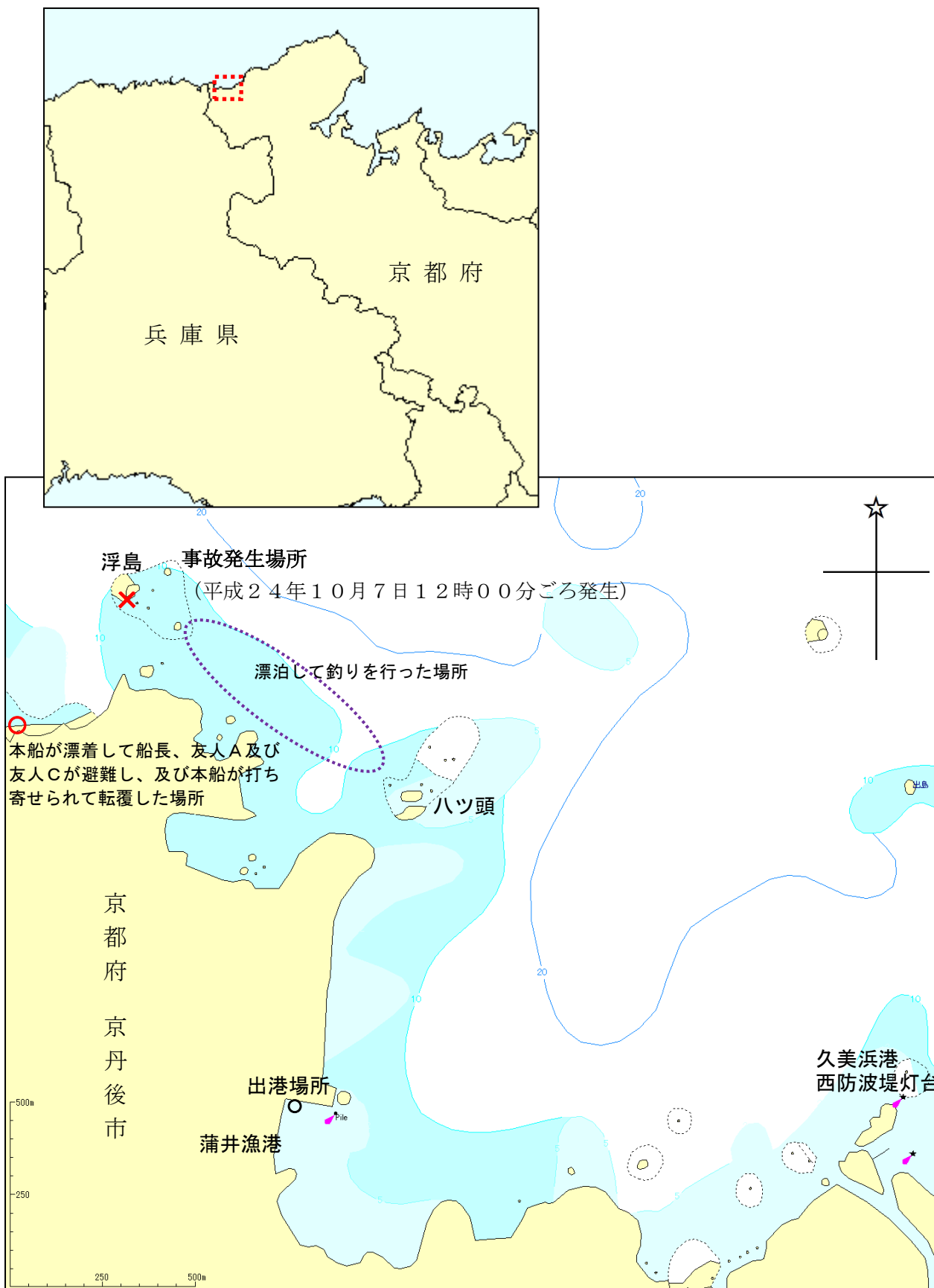
委員 根本 美奈

事故種類	乗揚
発生日時	平成24年10月7日（日） 12時00分ごろ
発生場所	京都府京丹後市蒲井漁港北西方沖の浮島 京丹後市所在の久美浜港西防波堤灯台から真方位303° 2,490m 付近 （概位 北緯35° 39.7′ 東経134° 52.7′）
事故調査の経過	平成24年10月9日、本事故の調査を担当する主管調査官（神戸事務所）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 湖太郎丸、5トン未満 235-38668大阪、個人所有 4.55m (Lr) × 1.79m × 0.97m、FRP ガソリン機関、36kW、平成10年5月
乗組員等に関する情報	船長 男性 42歳 二級小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成21年2月25日 免許証交付日 平成21年2月25日 （平成26年2月24日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	操舵ハンドルが固着して作動不能
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、友人3人を乗せ、いずれも救命胴衣を着用し、蒲井漁港を出港して平成24年10月7日08時30分ごろ同漁港北西方沖の浮島に着き、船長は、浮島で釣りを行うこととしていた友人（以下「友人A」という。）及び船酔いをした友人（以下「友人B」という。）を浮島で下ろしたのち、他の友人（以下「友人C」という。）と共に浮島付近で漂泊して釣りを行った。 船長は、10時00分ごろ体調が回復した友人Bを本船に乗せ、浮島付近で漂泊して釣りを行っていたが、友人Bが再び船酔いを訴えたので、蒲井漁港に戻って下船させることにした。 船長は、蒲井漁港に到着する頃、友人Aから海が荒れてきて釣りにならないとの電話連絡を受け、迎えに行くことを伝えて友人Bを蒲井漁港で下船させたのち、友人Cと共に浮島に向かった。

	<p>本船は、風速約8～10m/sの北寄りの風及び波高約1.5～2.0mの北方からの波を右舷船首に受けながら航行して浮島に到着し、友人Aが本船に乗り込んだのち、波によって本船が下がり、12時00分ごろ、船外機の下端が岩に乗り揚げた。</p> <p>本船は、船外機が停止し、船外機の下端が岩に引っ掛かり、左舷側に傾いて船内に浸水したが、すぐに船外機の下端が岩から離れ、船長が、友人2人と共に左舷側に滞留した海水をバケツ及びクーラーボックスでくみ出した。</p> <p>船長は、本船の傾きが直り、船外機を始動して帰港しようとしたところ、船外機は始動するものの、操舵ハンドルが固着された状態となり、動かなかったので、自力航行を諦め、12時04分ごろ118番通報して救助を要請した。</p> <p>本船は、風波によって南西方の陸岸に向かって圧流され、12時30分ごろ、浮島の南西方670m付近の岩場に漂着し、船長、友人A及び友人Cが同岩場に飛び移って波がかからない高所まで移動したのち、付近の岩場に打ち寄せられて転覆したが、その後、波によって岩場に当たって大破した。</p> <p>船長及び友人2人は、13時ごろ海上保安庁のヘリコプターによって吊り上げ救助された。</p> <p>(付図1 事故発生場所図 参照)</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風向 北～北北東、風速 約8～10m/s、視界良好</p> <p>海象：海上 波高 約1.5～2.0m、波向 北方、潮汐 低潮時</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船には、救命胴衣が6着備え付けられていたほか、小型船舶用救命クッションが3個あり、船長、友人A及び友人Cは、本船の操舵ハンドルが動かなくなって漂流を始めた際、着用していた救命胴衣に加え、各人が、本船に備え付けられていた救命胴衣を1着ずつ身に付け、更に小型船舶用救命クッションを1個ずつ持った。</p> <p>本船には、機械式操舵機が装着されており、操舵機構は、次のとおりであった。</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) 操舵ハンドルを左右に回転させることでステアリングケーブル（以下「ケーブル」という。）の先端が伸び縮みする。 (2) ケーブルは、モーターウエルの右舷側から出て船外機ブラケット右側に固定されており、ケーブル先端は、船外機ブラケットの左側から出てリンクロッドを介して船外機本体につながっている。 (3) ケーブル先端が伸び縮みすることにより、船外機本体が左右に首を振る。 <p>(付図2 操舵装置の機構及び各部名称図 参照)</p> <p>本船の製造会社の回答書によれば、次のとおりであった。</p>

	<p>船外機は、激しい底触によってケーブルやリンクロッドが変形すれば、操舵ハンドルの動きが固くなったり、最悪の場合、固着したりする可能性がある。</p> <p>本船には、オールや櫂はなかった。</p> <p>船長は、ふだん、釣りを行っているときは、気象及び海象の情報を携帯電話により入手していたが、本事故発生当日は、気象及び海象の情報を入手していなかった。</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>なし なし あり</p> <p>本船は、蒲井漁港北西方沖の浮島で友人Aを乗船させたのち、風速約8～10m/sの北～北北東の風及び波高約1.5～2.0mの北方からの波を受ける状況下、波によって船体が下がったことから、船外機の下端が岩に乗り揚げたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、蒲井漁港北西方沖の浮島で友人Aを乗船させたのち、風速約8～10m/sの北～北北東の風及び波高約1.5～2.0mの北方からの波を受ける状況下、波によって船体が下がったため、船外機の下端が岩に乗り揚げ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及び被害の軽減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"> ・天候が悪化し、沖の仲間を迎えに行く必要が生じた場合でも、航行に危険が伴う虞を感じたときは、無理に出航せず、速やかに救助機関への通報を行うこと。 ・海上においても気象及び海象情報の入手を行い、天候の悪化が予想されるときには、早めに帰航すること。

付図1 事故発生場所図



付図2 操舵装置の機構及び各部名称図

