

船舶事故調査報告書

平成25年8月8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12月16日（日） 10時20分ごろ
発生場所	北海道函館市函館港第6区の函館漁港 函館漁港西防波堤灯台から真方位030° 100m付近 （概位 北緯41° 46.5′ 東経140° 41.9′）
事故調査の経過	平成24年12月17日、本事故の調査を担当する主管調査官（函館事務所）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 盛栄丸 ^{せいえい} 、5トン未満（長さ6.21m） 202-2347北海道、個人所有 6.21m (Lr) × 1.27m × 0.52m、FRP ガソリン機関、18.39kW、昭和56年4月
乗組員等に関する情報	船長 男性 45歳 二級小型船舶操縦士 免許登録日 平成23年5月24日 免許証交付日 平成23年5月24日 （平成28年5月23日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	操舵スタンドが破損、船外機及び魚群探知機が濡損等
事故の経過	本船は、船長が船舶所有者である友人から借りて1人で乗り組み、同乗者3人を乗せ、函館市大鼻岬の南方約3海里のイカの釣りポイントで釣りを行っていたところ、風が少し強くなってきたため、帰港することとし、平成24年12月16日09時20分ごろ釣り場を離れた。 本船は、函館市大鼻岬を通過して沿岸に近づくにつれ、次第に風が強まり、白波が生じる状況となってきたので、船長は、対地速力約5ノット（kn）の半速力で正面から波を受けないようにし、波の状況を見ながら、函館漁港に向かった。 本船は、函館市穴澗岬 ^{あなま} 沖に達した頃、函館漁港に係留しているところを見掛けたことがあったプレジャーボート（以下「A船」という。）（長さ8.1m）と行き会い、函館漁港方向に向かっていたA船の後方を約30mの距離をとって航行を続け、函館漁港港口付近に達し

	<p>た。</p> <p>船長は、港口付近に達したことから気が緩み、また、函館漁港内で消防の訓練が行われていたため、訓練の様子に多少気をとられ、波に対する注意を十分に行っていなかった。</p> <p>本船は、港口に向けて北東進していたところ、先行するA船が、函館漁港港口の西防波堤先端付近で入港のため、右旋回した際に大きく減速したので、船長は、A船が旋回後、西防波堤港内側の港口付近に係留するつもりかもしれないと思い、A船との船間距離をとるために旋回径を大きくしようとし、通常より西防波堤先端との距離を離れた後、右舵一杯の半分程度の舵角として約5knの対地速力で右旋回を始めた。</p> <p>本船は、船首が南南東方を向いた10時20分ごろ、右舷船尾方から波高約1.5mの波を受けて左舷側に傾斜し、船長が「船べりにつかまれ」と叫んで全員が右舷ブルワークにつかまったところ、続いて左舷正横方から波高約1.5mの陸岸からの返し波が打ち込み、函館漁港西防波堤灯台から真方位030°100m付近において、左舷側から瞬時に転覆した。</p> <p>船長及び同乗者は、転覆時に海に投げ出されたが、いずれも自力で本船船底にはい上がり、駆けつけたA船に救助された。</p> <p>本船は、本事故発生場所近くの岩場に漂着し、船長の友人のプレジャーボートに函館漁港へえい航されて上架した。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風向 西北西、風力 4、視界 良好</p> <p>海象：波向 西北西、波高 約1.5m、水温 約12℃</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長は、出港時は^{なぎ}凪だったことから、出港したものの、出港前にインターネットの天気予報により、昼ごろから西風が強くなるという情報を得ていたため、釣り場で風が少し強くなった際、平素であれば帰港する程の気象の悪化ではなかったが、早めに釣りを中止して釣り場から引き返すこととした。</p> <p>船長は、所有する船外機付きのゴムボートを約2年間操船した後、小型船舶操縦士免許を取得し、友人のプレジャーボートを借用して約1年半の操船経験を持ち、本船についても2～3回操船したことがあった。</p> <p>船長は、以前に操船した経験から、本船は、他船に比べて波等で傾斜した場合、復原するまでに時間が掛かると感じていた。</p> <p>船長は、本事故発生場所である函館漁港西方沖は、陸岸等によって遮蔽されないため、西風の影響を強く受けること、及び冬季は天候が急変することをこれまでの経験から知っていた。</p> <p>船長は、本事故発生場所付近には、東方の陸岸からの返し波が生じていたが、本事故発生時に本船が左舷正横方から受けた返し波のほか、高起した波を認めていなかった。</p>

	<p>船長及び同乗者 1 人は膨張式の、同乗者 2 人は固形式の救命胴衣をそれぞれ着用していた。</p> <p>船長は、船体中央部より後方に位置する操舵スタンドの後ろに立って舵輪を使用して操船しており、同位置から船首方の見通しは良好であった。</p> <p>3 人の同乗者は、船体中央に船首尾方向に固定している板をまたいで腰を掛け、船首方を向いて縦並びに乗船し、重量物については、最後尾の同乗者が容量 20ℓの燃料缶を移動しないように足の間に挟んで積んでいたほかは積載していなかった。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>あり</p> <p>なし</p> <p>あり</p> <p>本船は、函館漁港港口の西防波堤先端付近で右旋回した際、右舷船尾方から波を受けて左傾斜し、続いて左舷正横方から陸岸からの返し波が打ち込んだことから、転覆したものと考えられる。</p> <p>本船は、先行する A 船との船間距離をとろうとし、右舵一杯の半分程度の舵角として旋回径を大きくしたこと、陸岸に接近することとなり、陸岸からの返し波の影響を受けたものと考えられる。</p> <p>船長は、港口付近に達したことから気が緩み、また、函館漁港内で行われていた消防の訓練に気をとられていたことから、波に対する注意が適切でなか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、函館漁港港口の西防波堤先端付近で右旋回した際、右舷船尾方から波を受けて左傾斜し、続いて左舷正横方から陸岸からの返し波が打ち込んだため、転覆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"> ・ 気象が後に悪化するとの予報が発表されている場合は、出港時が凧であっても出港を中止すること。