

船舶事故調査報告書

平成26年10月2日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 庄司邦昭（部会長）
 委員 小須田 敏
 委員 根本美奈

事故種類	転覆
発生日時	平成26年5月17日（土） 15時05分ごろ
発生場所	愛知県名古屋港の高潮防波堤鍋田堤南方沖 愛知県弥富市所在の名古屋港高潮防波堤中央堤西灯台から真方位283°600m付近 （概位 北緯35°00.6′ 東経136°47.7′）
事故調査の経過	平成26年5月20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	プレジャーモーターボート M ^ニ I ^ニ Y ^ニ U ^ニ K ^キ I、5トン未満 240-53523愛知、個人所有 3.27m (Lr) × 1.32m × 0.45m、軽合金 ガソリン機関（船外機）、7.3kW、平成13年6月
乗組員等に関する情報	船長 男性 37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8年8月29日 免許証交付日 平成26年5月15日 （平成31年5月14日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	船外機及び燃料タンクが脱落
事故の経過	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、同乗者2人を乗せ、名古屋港の鍋田ふ頭南西方沖で潮干狩りを行っていたが、風が強くなり始め、上げ潮となったため、潮干狩りを終えて名古屋港の高潮防波堤鍋田堤（以下「本件防波堤」という。）南東端沖に向け、本件防波堤南方沖を往航時の約12km/hより少し下げた速力で航行した。</p> <p>船長は、船尾側のシートに腰を掛けて左手で船外機のハンドルを操作し、同乗者Aが中央のシートに、同乗者Bが船首側のシートにそれぞれ前方を向いて腰を掛けていた。</p> <p>本船は、東進中、平成26年5月17日15時05分ごろ、本件防波堤南方沖において、左舷船尾方からの波を受けて船体が船首方に傾き、船首が波の谷底に突き刺さると同時に海水が船内に流入して右舷側から転覆した。</p>

	<p>船長及び同乗者2人は、海に投げ出されて付近を航行中の2隻の船舶に救助され、そのうちの1隻の船舶へ移乗した後、同船舶から海上保安庁へ本事故の通報を行った。</p> <p>本船は、名古屋港のポートアイランド西岸に流されたが、巡視艇によって回収された。</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 西北西、風速 約7.6m/s、視界 良好</p> <p>海象：潮汐 上げ潮の初期、波向 西北西、波高 約1m</p>
その他の事項	<p>船長は、本事故当日、車に積載していた本船を鍋田ふ頭北西方の岸辺から海に降ろして使用した。</p> <p>本船は、船体がアルミ製であり、船底から船首ブルワークまでの高さ及びトランサムの高さが、それぞれ約58cm及び約38cmであった。なお、本船の最大搭載人員は、3人であった。</p> <p>本船は、船尾のブルワークに使用に関する注意事項が掲示され、次のように記載されていた。(日本舟艇工業会)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・規定馬力以上のエンジンは絶対に使用しないで下さい。 ・波立った水面ではスピードを落として航走して下さい。 ・重いもの(バッテリー、タンク、いけす等)を積み込む時は敷板等を設け、船底に直に触れない様しっかり固定して下さい。 <p>本船は、船長が同乗者1人と共にいつも乗っていたが、本事故当日、初めて3人で乗り、同乗者Bが船首側のシートに腰を掛けたため、船首がいつもより沈んでいた。</p> <p>本船は、潮干狩りを終えた時、船内に水は溜まっていなかった。</p> <p>船長は、ふだん波が近づけば、針路や速力を変えていたが、本事故当時、周囲を見ていなかったため、波が近づいていることに気付かなかった。</p> <p>船長は、ウエットスーツを着用し、同乗者Bは救命胴衣を着用していたが、同乗者Aは、救命胴衣を着用していなかった。</p> <p>本船は、船長が平成13年に所有した当初は年間約12～13回使用されていたが、その後、約8年間使用されず、平成26年5月9日に小型船舶検査機構(JCI)の定期検査を受検した。</p>
分析	
乗組員等の関与	あり
船体・機関等の関与	なし
気象・海象の関与	あり
判明した事項の解析	<p>本船は、名古屋港の本件防波堤南方沖を東進中、船長が左舷船尾方からの波の接近に気付かなかったことから、左舷船尾方から波を受けて船体が傾斜して海水が船内に流入し、転覆したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、本船が、名古屋港の本件防波堤南方沖を東進中、船長が左舷船尾方からの波の接近に気付かなかったため、左舷船尾方から波を受けて船体が傾斜して海水が船内に流入し、転覆したことにより発</p>

	生したものと考えられる。
参考	<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">・ 船体のトリムを考慮し、船首が沈みすぎないように、同乗者の配置を決定すること。・ 海面の状況も把握しながら見張りをを行い、安全な航行に努めること。・ 乗船者は、救命胴衣等の適切な着用を心掛けること。