

船舶事故調査報告書

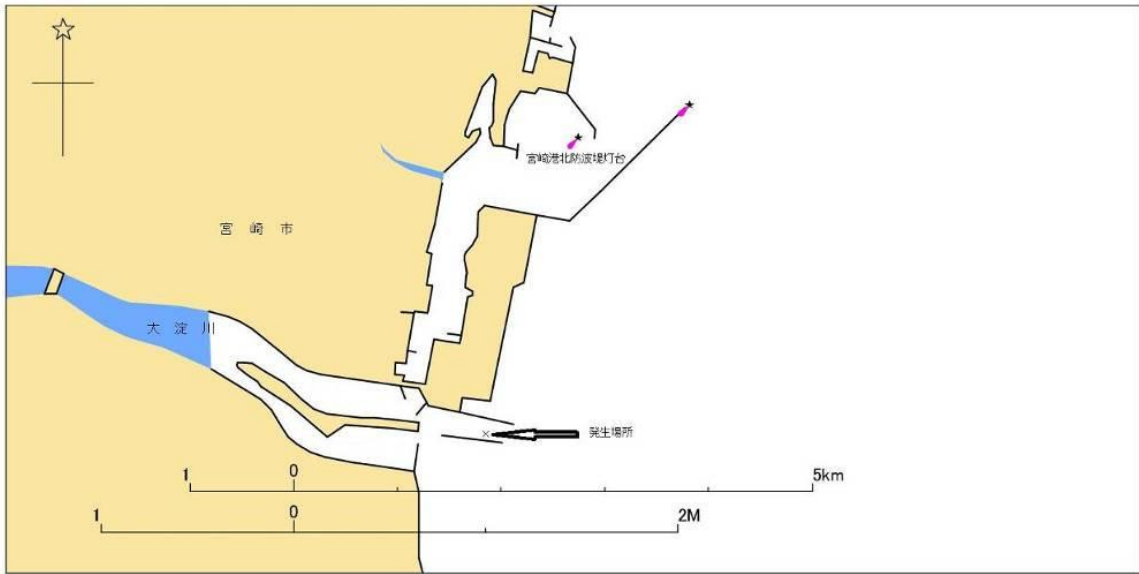
平成26年2月6日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 横山 鐵 男（部会長）
 委員 庄 司 邦 昭
 委員 根 本 美 奈

事故種類	転覆
発生日時	平成25年6月8日（土） 06時35分ごろ
発生場所	宮崎県宮崎市宮崎港 宮崎港北防波堤灯台から真方位201°3,050m付近 （概位 北緯31°53.6′ 東経131°27.8′）
事故調査の経過	平成25年6月10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、5トン未満 295-37833宮崎、個人所有 7.58m×2.56m×1.17m、FRP ディーゼル機関、77.23kW、平成8年4月
乗組員等に関する情報	船長 男性 65歳 一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成12年8月25日 免許証交付日 平成24年12月5日 （平成29年12月4日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	全損
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、同乗者1人を乗せ、平成25年6月8日06時30分ごろ、釣りをを行うため、宮崎港内の係留地を出港し、船長が、船体中央部に設けられた操縦席に腰を掛け、魚群探知機が組み込まれたGPSプロッターを作動させ、同乗者が船長の左横に立って見張りの補助を行い、手動操舵によって航行した。 船長は、本船の出港場所付近からFRP製の漁船（総トン数3.8トン）（以下「A船」という。）が出港したので、同船の後方を同じ進路で航行することとし、宮崎港の大淀川河口付近に設けられ、水路幅が約130mの北側の北導流堤と南側の中導流堤に囲まれた水路を東進した。 船長は、入手した気象情報では、波の高さが1.0～1.5mであり、A船が無事に大淀川河口を通過したので、本船も無事に通過できると思い、約10ノットの対地速力で航行するA船よりも遅い速力で

	<p>航行を続けた。</p> <p>本船は、A船が大淀川河口を通過した頃からうねりなどの波を船首から受け、船首部が海中に突っ込み、海水が船内に入り、船長が3回目の波を受ける直前に同波を避けようとして左舵を取り、速力を落としたとき、06時35分ごろ、大淀川河口から約250m西方（上流）において、波を右舷側から受けて左舷側に傾斜して転覆し、その約1時間後に沈没した。</p> <p>船長は、転覆した本船の水面下からハンドレールをつかんで海面に浮上し、海中に投げ出された同乗者と共にプロペラにつかまっていたが、本船が沈み始めたので、付近に浮遊する本船に積載されていたクーラーボックスにつかまり、同乗者は木製椅子につかまった。</p> <p>A船の船長（以下「船長A」という。）は、大淀川河口付近を通過するときには、前方から来るうねりなどの波に注意が向いており、A船の後方を本船が航行していることに気付かなかったが、大淀川河口沖の漁場において、漁具を投入して河口付近を見たとき、本船が転覆していることを認めたので、急いで救助に向かった。</p> <p>船長Aは、船長及び同乗者をA船に救助し、北側の宮崎港北防波堤を通過して本船の出港場所に戻った。</p> <p>海上保安庁、警察署及び消防署への事故の通報や救急車の手配は、河口付近の様子を見ていた目撃者が行った。</p> <p>（付図1 事故発生場所概略図1、付図2 事故発生場所概略図2 参照）</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 西北西、風力 2、視界 良好</p> <p>海象：波高 約1.5～3.0m、潮汐 下げ潮の初期、海面水温 約24℃</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長は、当初、6月9日（日）に出港する予定であったが、台風第3号（6月7日03時ごろ熱帯低気圧として発生し、8日21時ごろ台風となった。）の影響を考慮し、予定を変更して本事故当日に出港した。</p> <p>船長は、出港前にテレビ及びインターネットにより、波高が1.0～1.5mであるとの情報を入手していた。</p> <p>大淀川河口付近は、東方からのうねりや風などで波が大きくなり、本事故発生場所付近は、同河口から約250m上流であり、海図W1272によれば、導流堤に寄った場所では、水深約1mの浅所となり、水深が急に浅くなっている。</p> <p>船長は、操縦席に座って操船する場合、眼高は約1.5mであったが、本事故当時、眼高よりも高い波があった。</p> <p>船長が着用していた救命胴衣は、自動膨張タイプのものであったが、本事故当時、自動的に膨張せず、船長が手動レバーを引いても、膨張しなかった。</p>

	<p>同乗者が着用していた救命胴衣は、小型船舶用救命胴衣であった。</p> <p>船長が所持していた携帯電話は、防水機能を有していたが、本事故発生後、船長は発信しようとしたが、発信できなかった。</p> <p>電話会社では、防水機能がある携帯電話の利用者に対し、海水をかけたり漬けたりすることは厳禁であり、海水の中では使用できないと周知していた。</p> <p>同乗者はスマートフォンを所持しており、本事故当時ラップで包んでいたが、使用できなかった。</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、宮崎港の大淀川河口付近を河口に向けて東進中、船長が、気象情報で波高が約1.0～1.5mであることを知っていたが、本船の船首方を航行するA船が無事に河口を通過したので、本船も通過できると思い、航行したところ、船首方向からうねりなどの波を受け、同波を避けようとして左舵を取ったことから、右舷側から波を受けて左舷側に傾斜し、転覆したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、宮崎港の大淀川河口付近を河口に向けて東進中、船長が、気象情報で波高が約1.0～1.5mであることを知っていたが、本船の船首方を航行するA船が無事に河口を通過したので、本船も通過できると思い、航行したところ、船首方向からうねりなどの波を受け、同波を避けようとして左舵を取ったため、右舷側から波を受けて左舷側に傾斜し、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"> ・ 出港前には、救命胴衣を点検し、非常時には速やかに使用できるようにしておくこと。 ・ うねりなどの波が高くなることが予想されるときは、出港を控えること。

付図1 事故発生場所概略図1



付図2 事故発生場所概略図2

