

船舶事故調査報告書

平成26年7月17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26年1月12日（日） 10時35分ごろ
発生場所	熊本県上天草市大矢野島神埼南方沖 熊本県宇城市所在の三角港 荷島灯台から真方位215° 1,025m付近 （概位 北緯32° 36.0′ 東経130° 27.0′）
事故調査の経過	平成26年2月25日、本事故の調査を担当する主管調査官（長崎事務所）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 くりの実、5トン未満 281-38449熊本、個人所有 3.36m (Lr) × 1.44m × 0.69m、FRP ガソリン機関（船外機）、11.00kW、平成15年11月17日（新規登録日）
乗組員等に関する情報	船長 男性 54歳 二級小型船舶操縦士 免許登録日 平成16年7月2日 免許証交付日 平成21年6月15日 （平成26年7月4日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	船外機に濡損
事故の経過	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、同乗者A及び同乗者Bを乗せ、平成26年1月12日09時45分ごろ熊本県三角港登立地区を発進し、同港内で釣りをを行うため、神埼南方沖を北北東進した。</p> <p>本船は、航行中、船長が、速力が落ちて舵の効き具合が悪くなったように感じたが、航行を続けているうち、神埼北北東方沖で船体が横揺れを起こしながら、蛇行するような状態になり、続いて操縦席下部の甲板に設けられた配線口から水が噴き出して来たことから、浸水原因は分からなかったが、発航場所に戻ることにした。</p> <p>本船は、船体安定のために船体両舷にフロート（片舷浮力75kg）を取り付けており、船長は、浸水して甲板上に約10cmの高さまで海水が溜まって乾舷が減少していたものの、沈没することはないと思っ</p>

	<p>ていた。</p> <p>本船は、発航場所へ向けて航行中、船長が船尾右舷側で操船を行い、その左舷側に同乗者Aが、船首甲板に同乗者Bがそれぞれ座っていたが、船体が船尾方に傾いていたため、船長の指示で同乗者Aを船首甲板右舷側に移動させ、乾舷のバランスを保って航行を続けた。</p> <p>本船は、神埼南方沖を低速で西進中、反航船と右舷を対してすれ違った際、同船の航走波が本船に向けて接近し、船長が最初の波に船首を立てて回避したが、続けて第2波を船首から受けた際、10時35分ごろ、神埼南方沖において、本船船首が持ち上がり、右舷後方に転覆した。</p> <p>船長及び同乗者2人は、転覆の際に海に投げ出されたが、それぞれ船体やフロートに這い上がり、神埼の海岸にいた釣り人に海上保安庁への救助の連絡を依頼して待機していたところ、航行中の漁船に発見され、登立地区の鉄工所までえい航された。</p> <p>船長は、本船が鉄工所でクレーンにより、吊り上げられた際、船尾船底のドレンプラグ（直径約1.5cm）が抜け落ちていることを確認した。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風 なし、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長は、釣りに出掛ける際、自宅のある熊本市内から発航場所まで自家用車に取り付けたトレーラーで本船を搬送していた。</p> <p>船長は、登立地区からの発航は、本事故当時が初めてであり、同地区までの道路は、舗装はされているものの、振動が激しかった。</p> <p>船長は、本船購入時に販売業者からドレンプラグはしっかりと閉めておくように指示されていたが、以前に乗っていたゴムボートのドレンが自動排水であったので、本船も弁が付いているだろうと思い、手で外せる程度に閉めていただけであり、余り気にすることなく、発航前点検でも確認をしていなかった。</p> <p>船長は、本事故の2日前に自宅で本船を見た際、ドレンプラグが付いていることを見ていた。</p> <p>船長及び同乗者2人は、膨張式の救命胴衣を着用していた。</p> <p>船長及び同乗者2人は、携帯電話を所持していたが、船長及び同乗者Bの携帯電話は防水型ではなく、同乗者Aの携帯電話は防水型のスマートフォンであったが、同乗者Aは、海に投げ出された際に全身が濡れ、濡れた指でスマートフォンを起動することができなかつたので、付近の釣り人に救助の連絡を依頼した。</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>あり</p> <p>あり</p> <p>なし</p>

<p>判明した事項の解析</p>	<p>本船は、神埼南方沖を航行中、ドレンプラグが抜け落ちて甲板上まで浸水し、乾舷が減少した状態であり、反航船の航走波を受けたことから、船首が持ち上がり、右舷後方に転覆したものと考えられる。</p> <p>本船は、浸水して甲板上に約10cmの高さまで海水が滞留していたことから、航走波を受けて船首が持ち上がった際、船内の海水が船体後方に移動し、転覆したものと考えられる。</p> <p>船長は、本事故の2日前に本船のドレンプラグが付いていることを確認しており、本事故当日、熊本市内の自宅からトレーラーで本船を三角港登立地区に搬送した後、着水させて航行中に浸水に気付いたことから、この間において、ドレンプラグが抜け落ち、本船が浸水したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、神埼南方沖を航行中、ドレンプラグが抜け落ちて甲板上まで浸水し、乾舷が減少した状態であり、反航船の航走波を受けたため、船首が持ち上がり、船内に滞留していた海水が船体後方に移動し、右舷後方に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"> ・ 発航前点検では、ドレンプラグの閉まり具合の確認を行うこと。 ・ 船内への浸水原因が分からずに対処できない場合は、早急に救助機関へ連絡を行い、その指示に従うこと。