

MA2015-1

船舶事故調査報告書

本報告書は、平成27年1月29日に公表した報告書を、
平成27年2月26日に公表した正誤表により訂正したものです。

平成27年1月29日

船舶事故調査報告書

平成26年12月4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3日（土、祝日） 13時57分ごろ |
| 発生場所 | 福井県坂井市九頭竜川河口 坂井市所在の三国防波堤灯台から真方位192° 260m付近 （概位 北緯36° 12.9′ 東経136° 07.6′） |
| 事故調査の経過 | 平成26年5月3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 <i>Precede</i> 、0.6トン 260-44215福井、個人所有 4.11m (Lr) × 1.86m × 0.88m、FRP ガソリン機関、22.07kW、平成16年12月 |
| 乗組員等に関する情報 | 船長 男性 52歳 二級小型船舶操縦士 免許登録日 平成16年11月19日 免許証交付日 平成26年2月26日 （平成31年11月18日まで有効） |
| 死傷者等 | なし |
| 損傷 | 全損 |
| 事故の経過 | <p>本船は、船長が1人で乗り組み、同乗者1人を乗せ、平成26年5月3日07時00分ごろマリーナを出発し、福井県福井港福井区南防波堤西南西方において約30分間釣りを行った後、南防波堤内へ移動し、錨泊して釣りを開始した。</p> <p>船長は、13時31分ごろマリーナ職員から、波が出て来たが帰って来ることができるか、天候がひどいようなら福井新港内の台船に本船を係留した方がいい旨の電話連絡を受け、マリーナに帰ることとし、九頭竜川河口に向け、波高約1.5mの追い波を受けていたので速力を調整しながら東北東進中、13時53分ごろ、三国防波堤灯台から真方位192° 260m付近において、本船が突然に減速した。</p> <p>船長は、プロペラは回り、水流は見えるものの、推進力が低下したことから、マリーナに救助を要請し、その救助を待つ間、本船が波で横転するのを避けるため、船外機を微速力後進にかけ、船尾を沖に向</p> |

| | |
|-----------|--|
| | <p>け停留していたところ、13時57分ごろ、船尾方から大きな波が打ち込んで転覆した。</p> <p>船長及び同乗者は、船外機に足を絡めて、救助を待っていたところ、14時23分ごろ砂浜に漂着して海上保安官及びマリナー職員に救助された。</p> <p>マリナーの救助船は、三国防波堤近くに到着したものの本船が見付からず、沖に流されたものと思い、三国防波堤の外側を探したものの発見できなかったことから、九頭竜川河口に戻ってきたところ、船首方に転覆している本船を発見したが、高さ約3mの波があつて救助船での救助は困難と判断し、14時00分ごろ118番通報を行った。</p> <p>船長及び同乗者は、救急車で病院に搬送されたものの、けがはなかった。</p> |
| 気象・海象 | <p>気象：天気 晴れ、風向 西、風力 3、視界 良好、気温 約17.8℃</p> <p>海象：波高 約1.5m、水温 約15.5℃</p> <p>大阪管区気象台の海上警報の発表状況</p> <p>山陰沖東部及び若狭湾付近 3日05時40分発表 海上風警報</p> |
| その他の事項 | <p>船長は、本船（中古の船外機付き）を平成16年12月に新艇で購入し、年平均約20回、本事故発生場所付近の航行を行っていた。</p> <p>船長は、天候が悪化してきたものの、南防波堤内で釣りを行っていたプレジャーボートが、九頭竜川河口に向けて航行しているのを見て、本船もまだ同河口を航行できると思い、帰ることとした。</p> <p>船長は、九頭竜川河口付近に来るまで、船体の振動及び異変等は感じていなかった。</p> <p>船長は、本事故後、海上保安署の実況見分で、船外機のプロペラ内部にあるゴム製ブッシュの存在を初めて知り、同ブッシュが損傷し、プロペラシャフトの回転力がプロペラに伝わらずに推進力が低下していたことを確認した。</p> <p>船長は、過去に一度、本船を陸上に揚げた際、プロペラに異物が当たった記憶はあるが、プロペラの外見に損傷はなかったため、その後、プロペラを交換しなかった。</p> <p>船長は、自動膨張式救命胴衣を、同乗者は、固型式の救命胴衣をそれぞれ着用していた。</p> |
| 分析 | |
| 乗組員等の関与 | あり |
| 船体・機関等の関与 | あり |
| 気象・海象等の関与 | あり |
| 判明した事項の解析 | <p>本船は、約1.5mの波が寄せる状況下、九頭竜川河口に向け航行中、船長が、船外機の推進力が低下したことを認めたので、同河口付近で救助を待つため船外機を使用して船尾を沖に向けて停留中、船尾</p> |

| | |
|-----------|--|
| | 方から波が打ち込んだことから、転覆したものと考えられる。 |
| 原因 | 本事故は、本船が、約1.5mの波が寄せる状況下、九頭竜川河口付近で船外機を使用して船尾を沖に向けて停留中、船尾方から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。 |
| 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"> ・ 航行海域の気象及び海象情報を入手した上、運航する船舶の^{たぐ}堪航性を考慮して適切に出港の可否判断を行うこと。 ・ 出港後の天候の悪化に備え、最寄りの避難場所を検討しておくこと。 ・ 文献（操船通論 本田啓之輔著 平成23年株式会社成山堂書店）によれば、小型船が荒天のため続航が困難な場合、船首からシーアンカーを投入して船首を風浪に立て、海水の打ち込みを防ぐことが望ましい。 |