

## 船舶事故調査報告書

平成27年10月8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 10時37分ごろ
発生場所	福井県敦賀市白木漁港北北西方沖 立石岬灯台から真方位238°4,900m付近 （概位 北緯35°44.32′ 東経135°58.37′）
事故調査の経過	平成26年5月17日、本事故の調査を担当する主管調査官（神戸事務所）を指名した。 なお、後日、1人の地方事故調査官を新たに指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。
<b>事実情報</b> 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 MIE IV、5トン未満 243-16546愛知、個人所有 4.08m (Lr) × 1.84m × 0.82m、FRP ガソリン機関、58.8kW、不詳
乗組員等に関する情報	船長 男性 59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16年9月14日 免許証交付日 平成21年8月11日 （平成26年9月13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、友人（以下「同乗者」という。）3人を乗せ、船首約0.45m、船尾約0.60mの喫水で、白木漁港北北西方沖600m付近において、船外機を停止させ、船首を南方に向けて漂泊していた。</p> <p>船長は、右舷側の操縦場所で、同乗者3人は、1人が船長の左隣、他の2人が後部の両舷でそれぞれ立って釣りを行っていたところ、突然に船尾方から波高約1.5～2.0mの波を受け、船尾端から船内に浸水した。</p> <p>本船は、数秒間のうちに3回の波を受け、船長は、後部の同乗者にバケツによる排水を依頼し、自らは船首を風波に立てるために船外機を始動し、機関操縦レバーを前進に入れ、左舵一杯として船首が南南東方に向いた頃、船尾部が沈み、船内に滞留していた海水が船尾側に</p>

	<p>移動するとともに船尾ブルワークの上縁が海面下に没し、船外機が停止した。</p> <p>本船は、更に左舷船尾に4回目又は5回目の波を受け、平成26年5月17日10時37分ごろ左舷側に転覆した。</p> <p>船長ほか同乗者3人は、同乗者のうち2人が転覆と同時に投げ出され、船長及び他の同乗者が転覆した本船の下に残されたものの、すぐに脱出し、その後、全員が転覆した状態の本船につかまり、同乗者のうち1人が118番通報を行い、11時19分ごろ巡視船の搭載艇に全員が救助された。</p> <p>本船は、風浪に圧流されて陸岸に漂着し、後日、船長ほか同乗者が回収したものの、船体全般に亀裂を生じており、廃船処理された。</p> <p>(付図1 事故発生場所概略図 参照)</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 北、風力 3、視界 良好</p> <p>海象：波高 約1.5～2.0m、潮の流れ 南西流約1ノット、水温 約19℃</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船の左舷後部にいた同乗者は救命胴衣を着用し、船長及び他の同乗者2人は救命胴衣を着用していなかった。</p> <p>船長は、本船を購入後、座席4脚を撤去し、直方体のクーラーボックス(幅約80cm、奥行き約45cm及び高さ約45cm)を2個並べて置き、椅子の代わりにしていた。</p> <p>本船には、デッキ部分に排水口はなかった。</p> <p>船長は、水深約40mの所で釣りを開始し、風下に流されながら釣りをを行い、水深約20mに至った所で潮上りをして元の場所へ戻り、再び流すことを本事故当日に4～5回行っていた。</p> <p>船長は、絡んだ釣り糸を解いていたときに1回目の波を受け、後部の同乗者の膝下辺りまで浸水したことを認め、次に受けた2回目の波と合わせてドラム缶半分(100ℓ)程度の海水が船内に浸入したものと本事故時に思った。</p> <p>本船には、シーアンカーが搭載されていた。</p> <p>船長は、年に20回程度本事故発生場所付近で漂泊して釣りをしており、本事故当時に発生していた程度の波を経験したことがあったが、本船内に波が打ち込むことを経験したことはなかった。</p> <p>船長は、ふだんから携帯電話のウェブサイトで気象情報を入手しており、本事故当日は時間の経過とともに波高が1.5m程度になることを承知していた。また、波高が2.0mとなる予報が発表されていれば、出航しないこととしていた。</p> <p>船長は、船外機を始動させた状態として常に船首を風波に立てておくか、又は、シーアンカーを船首から投入していれば、船尾方から波を受けることはなく、船内への浸水量も少なかったものと本事故後に思った。</p>

<p><b>分析</b></p> <p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析</p>	<p>あり なし あり</p> <p>本船は、白木漁港北北西方沖において、船首を南方に向けて漂流中、波高約1.5～2.0mの波を船尾に受けたことから、船内に浸水し、船長が船外機を始動させて船首を風波に立てようとしたものの、船尾ブルワークの上縁が海面下に没した状態となり、転覆したものと考えられる。</p> <p>船長は、波高が1.5m程度になる情報を入手していたが、これまで、船内に波が打ち込むような事態を経験したことがなかったことから、船尾に波を受ける態勢で漂流し、釣りを続けていたものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、本船が、白木漁港北北西方沖において、船首を南方に向けて漂流中、波高約1.5～2.0mの波を船尾に受けたため、船内に浸水し、船尾ブルワークの上縁が海面下に没した状態となり、転覆したことにより発生したものと考えられる。</p>
<p><b>参考</b></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"> <li>・ 船長は、自らの判断基準を下回る波高の予報が発表されていたとしても、風や気圧の変化によって海の状況は変わるので、余裕を持って帰港すること。</li> <li>・ 船首からシーアンカーを投入するか、船外機を適宜使用して船首を風波に立てておくことが望ましい。</li> <li>・ 乗船者は、救命胴衣等を着用することが望ましい。</li> </ul>

付図1 事故発生場所概略図

