

## 船舶事故調査報告書

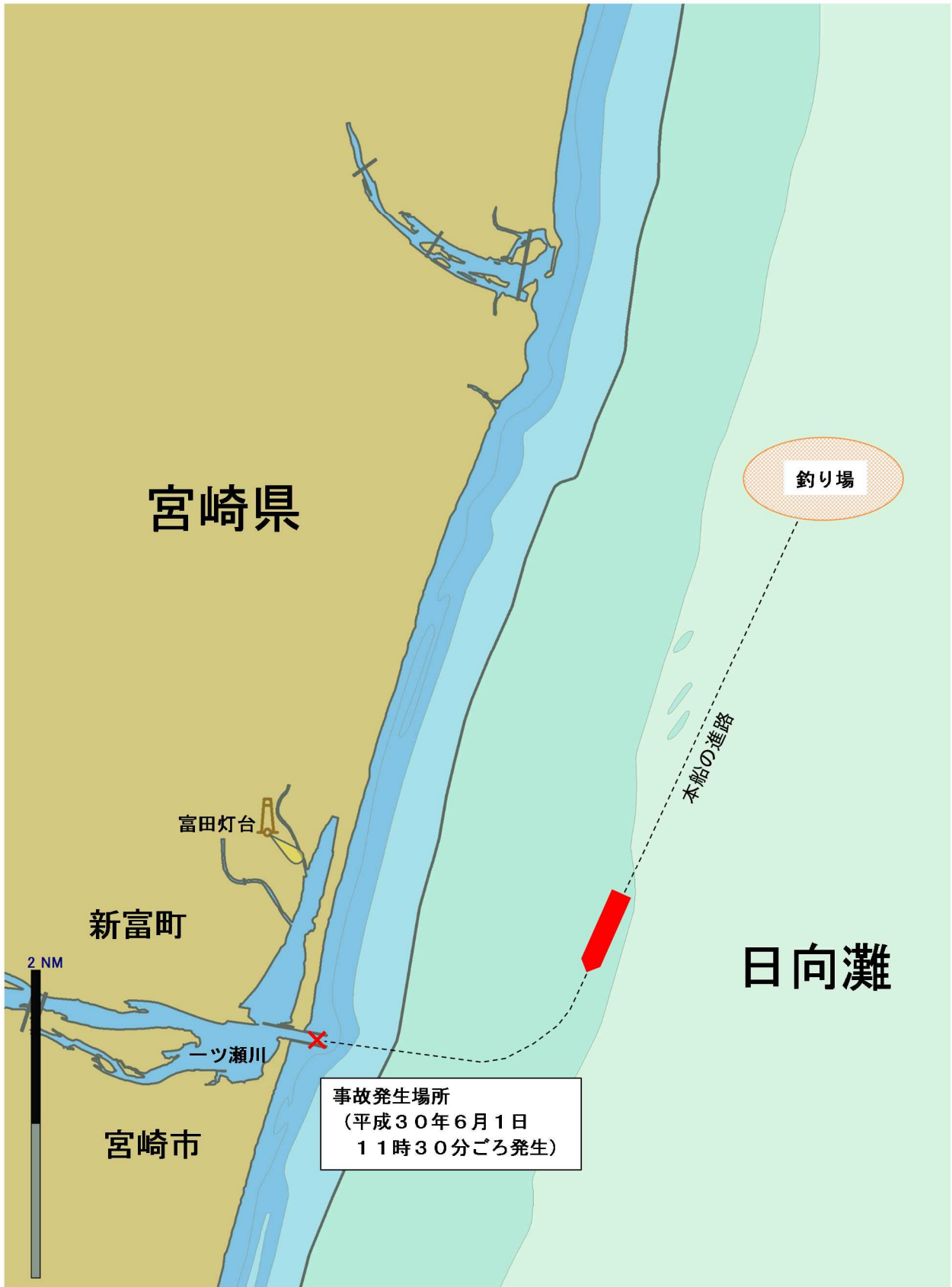
平成30年11月28日  
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決  
 委員 佐藤 雄二（部会長）  
 委員 田村 兼吉  
 委員 岡本 満喜子

事故種類	転覆
発生日時	平成30年6月1日 11時30分ごろ
発生場所	宮崎県一ツ瀬川河口 <small>とんだ</small> 富田灯台から真方位167° 1.3海里（M）付近 （概位 北緯32°02.7′ 東経131°30.6′）
事故の概要	プレジャーボート美保丸は、西進中、転覆した。 美保丸は、操舵スタンドの倒壊等を生じた。
事故調査の経過	平成30年6月5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。
<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 美保丸、5トン未満 295-40891宮崎、個人所有 7.19m（Lr）×2.17m×0.84m、FRP ガソリン機関、84.6kW、平成11年4月
乗組員等に関する情報	船長 男性 64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 昭和63年10月6日 免許証交付日 平成29年10月23日 （平成35年10月5日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	操縦スタンドに倒壊、船外機に濡損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北東、風力 3、視界 良好 海象：波高 約1.0m、潮汐 下げ潮の末期
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、平成30年6月1日07時00分ごろ定係地の一ツ瀬川河口西方約1,000mの同川左岸に設置された棧橋を出発し、河口から日向灘に出て07時30分ごろから河口北東方約5Mの釣り場で釣りをを行い、10時00分ごろ、風が強く、また、波が高くなり始めたので、釣りをやめて定係地に向け、帰航を開始した。 船長は、釣り場から南南西進して河口に設置された導流堤先端から東方約100mのところに至り、陸岸及び河口に向かって寄せる波が

	<p>あったので、波が低くなったタイミングで河口から一ツ瀬川に進入することとし、約1分間河口の波の様子をうかがった。</p> <p>本船は、河口付近の波が低くなったタイミングで一ツ瀬川に向けて前進を開始し、約7ノットの対地速力で約30秒間西進して導流堤に差し掛かった11時30分ごろ、右舷船尾方で隆起した波に船体が持ち上げられ、船首を中心として船尾が約90°左舷方に振られながら左舷側に傾斜して転覆した。</p> <p>船長は、本船が転覆すると同時に海中に投げ出された後、携帯電話が水没して救助を要請することができず、船底を上にして浮いていた本船に上がり、運転が停止していた船外機につかまって救助を待った。</p> <p>本船は、13時00分ごろ河口付近の海岸を散策していた通行人に転覆しているところを発見され、同通行人が119番通報を行った。</p> <p>船長は、通報により出動した宮崎県防災ヘリコプタに救助された。</p> <p>本船は、後刻、転覆した状態で陸岸に漂着し、業者により陸揚げされた。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、付図2 事故発生場所概略図 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長は、救命胴衣を着用していた。</p> <p>船長は、出航の前日と当日にテレビ及びインターネットで天気予報を見て、強風や高波の予報が出ていないことを確認していた。</p> <p>船長は、高い波が発生して一ツ瀬川に進入することが困難な場合は、近隣の宮崎県宮崎市宮崎港又は同県<sup>かわみなみ</sup>南町川南漁港に避難できるよう、ふだんから十分な量の燃料を積んで出航していたが、本事故前、河口東方に至ったとき他港に避難する必要性を感じなかったため、一ツ瀬川に進入した。</p> <p>船長は、本船が転覆する直前、右舷後方で隆起した波に船体が持ち上げられたので、本船の右舷船尾方で高い波が発生したと本事故後に思った。</p> <p>船長は、一ツ瀬川河口沖での航行経験が約35年あり、河口付近は、風、波、潮流、河川流等が合わさって、高い波が発生する場合があることを承知していた。</p> <p>船長は、北に向かう潮流があり、北東の風が吹いていることは、帰航を開始したときから分かっていたが、河口付近に至ったとき、高い波を認めなかったため、高い波が発生すると思わなかった。</p> <p>一ツ瀬川河口には、漂砂による河口閉塞の防止を目的とし、海岸線にほぼ直角に消波ブロックで2本の導流堤が設置されており、導流堤間の河口幅は約120mである。</p> <p>一ツ瀬川河口は、砂が堆積して水深が浅くなっており、磯波の発生が見られ、また、河川流と日向灘の波が合わさって高い波が発生しや</p>

	<p>すい水域である。</p> <p>運輸安全委員会の船舶事故ハザードマップ情報によれば、平成21年以降、本事故発生場所である一ツ瀬川河口付近において、プレジャーボートの転覆事故が3件発生している。</p> <p>海上保安庁宮崎海上保安部ホームページ中の「小型船事故防止のポイント」によれば、一ツ瀬川河口付近において小型船舶の転覆事故が多く発生しており、転覆事故防止策として、不安を感じたら定係港以外の安全な港に入港すること等の情報が提供されている。</p>
<p><b>分析</b></p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象等の関与</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、一ツ瀬川河口において西進中、潮汐が下げ潮の末期で、北に向かう潮流があり、北東風が吹く状況下、同川河口へ進入したことから、右舷船尾方で発生した波に船体が持ち上げられ、船尾が左舷方に振られながら左舷方に傾斜して転覆したものと考えられる。</p> <p>船長は、一ツ瀬川河口に進入する前、同川河口付近の海面の様子を確認したが、高い波を認めなかったことから、同川河口へ進入したものと考えられる。</p> <p>本船は、風、波、潮流、河川流等が合わさって発生した高い波に船体が持ち上げられた可能性があると考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、本船が、一ツ瀬川河口において西進中、潮汐が下げ潮の末期で、北に向かう潮流があり、北東風が吹く状況下、同川河口へ進入したため、右舷船尾方で発生した波に船体が持ち上げられ、船尾が左舷方に振られながら左舷方に傾斜して転覆したものと考えられる。</p>
<p><b>再発防止策</b></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"> <li>・ 河口付近は、風、波、潮流、河川流等が合わさって、高い波が発生する場合がありますので、河口に進入する前に海面の様子を十分に確認するとともに、気象、海象の状況によっては、他の港への避難を検討すること。</li> <li>・ 操船者等は、防水措置を施した携帯電話を携行するとともに、クリップ付きのストラップ又はネックストラップを利用したり、ファスナー付きのポケット又は身に付けたポーチに入れるなどして、海中に投げ出されても携帯電話を使用できるようにしておくことが望ましい。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図



日本水路協会発行の航海用電子参考図 (new pec) 使用

付図2 事故発生場所概略図



国土地理院 電子国土Webシステム空中写真使用