

## 船舶事故調査報告書

平成30年1月24日  
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	沈没
発生日時	平成29年9月24日 10時30分ごろ
発生場所	宮城県気仙沼市御崎岬南方沖 陸前御崎岬灯台から真方位180°700m付近 (概位 北緯38°51.1′ 東経141°40.4′)
事故の概要	プレジャーボート安保歩は、プレジャーボート乙姫Ⅲによって被えい航中、機関室に浸水して沈没した。
事故調査の経過	平成29年9月26日、主管調査官（仙台事務所）を指名原因関係者から意見聴取実施済
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等	A プレジャーボート 安保歩、5トン未満（長さ7.69m） 232-11913宮城、個人所有 B プレジャーボート 乙姫Ⅲ、5トン未満（長さ8.64m） 210-35633宮城、個人所有
乗組員等に関する情報	A 船長A、一級小型
負傷者	なし
損傷	A 沈没（全損） B なし
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北東、風力 4 海象：うねり 波向南東、波高約1.5m、潮汐 下げ潮の末期、海面水温 約18～21℃
事故の経過	<p>A船は、船長Aが1人で乗り組み、同乗者1人を乗せ、釣り場を移動する目的で航行していた。</p> <p>船長Aは、船尾方からドンという衝撃を感じ、後部甲板下にあるプロペラ点検口を開放したところ、土のう袋がプロペラに絡んでいたため出刃包丁で切断して外そうとしたが、取り除くことができず、B船に救助を要請した。</p> <p>船長Aは、A船が来援したB船によってえい航され始めたものの、A船の船体が重くなっているように感じたので機関室を確認したところ、プロペラ点検口が開放した状態であり、同室の半分程度まで浸水していることを認めた。</p> <p>船長A及び同乗者は、魚倉の船底弁及びプロペラ点検口を閉鎖し、ビルジポンプを使用して排水作業を行ったものの、船尾側が沈んできたので、接近したB船に向かって海中に飛び込み、B船に救助された。</p> <p>A船は、B船のえい航索が外された後、沈没した。</p> <p>船長A及び同乗者は、膨張式の救命胴衣を着用していた。</p>

	<p>船長Aは、土のう袋がプロペラに絡んだ際にプロペラ軸受付近の外板に亀裂等を生じて機関室に浸水したか、あるいは、プロペラ点検口のある区画に海水が流入し、貫通部を経由するなどして機関室に浸水したのではないかと本事故後に思った。</p>
分析	<p>A船は、B船により被えい航中、機関室に浸水したことから、沈没したものと考えられる。</p> <p>A船は、土のう袋がプロペラに絡んだ際にプロペラ軸受付近の外板に亀裂等を生じたこと、又はプロペラ点検口を開放した状態でえい航され、プロペラ点検口のある区画に海水が流入して貫通部を経由するなどしたことから、機関室に浸水した可能性があると考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、A船が、B船により被えい航中、機関室に浸水したため、沈没したものと考えられる。</p>
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"> <li>・ 事故等により、えい航される場合、可能であれば、えい航する船に移乗することが望ましい。</li> <li>・ 事故等により、えい航される船にやむを得ず乗船する者は、船内に浸水がないか頻繁に確認すること。</li> <li>・ 開放したプロペラ点検口は、確実に閉鎖すること。</li> </ul>