

船舶事故調査報告書

平成31年1月30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	沈没
発生日時	平成30年9月12日 12時45分ごろ
発生場所	北海道小樽市高島岬北西方沖 ひよりやま 日和山灯台から真方位301° 10.4海里（M）付近 （概位 北緯43° 19.6′ 東経140° 48.7′）
事故の概要	プレジャーボートBAD BOYSは、南進中、流木に接触して浸水し、沈没した。
事故調査の経過	平成30年9月21日、本事故の調査を担当する主管調査官（函館事務所）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	プレジャーボート BAD BOYS、4.8トン 200-37794 北海道、個人所有 10.25m×2.86m×1.51m、軽合金 ディーゼル機関2基、330kW（合計）、平成19年3月
乗組員等に関する情報	船長 男性 54歳 一級小型船舶操縦士 免許登録日 平成20年8月14日 免許証交付日 平成30年7月30日 （平成35年8月13日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	機関等に濡損（全損）
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 北東、風速 約2m/s、視程 約1km 海象：波向 南西、波高 約0.5m、水温 約21℃
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、知人（以下「同乗者」という。）2人を乗せ、釣りを終えて北海道小樽市小樽港に戻る目的で陸岸に向け、高島岬北西方沖を約25ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で南進した。 船長及び同乗者2人は膨張式のベスト型救命胴衣を着用し、船長は、操舵室内の操舵用椅子に腰を掛けて手動操舵で操船中、12時30分ごろ、船首方約30mのところ、本船の船首方向に対して横になった状態で浮流している流木（太さ約40cm、長さ約5～6m、以

	<p>下「本件流木」という。)を発見したので、急いで左舵を取ったところ、本件流木の左端部に船首部が接触し、本件流木が時計回りに回転して本件流木の另一端が船尾部に接触した。</p> <p>船長は、流木接触後に推進力が落ちたので、プロペラ等に損傷を生じたのではないかと思い、対応を教えてくださいのために、本船の管理を任せていたボート販売店の担当者（以下「担当者」という。）にスマートフォンで電話した。</p> <p>船長は、担当者から浸水の有無を確認するようアドバイスをもらい、通話状態のまま機関室を確認したところ、海水が勢いよく機関室に流入していたので沈没の危険を感じ、担当者にGPSプロッターに表示された現在位置の緯度経度を告げ、海上保安庁への通報を依頼した。</p> <p>船長及び同乗者2人は、予備の救命胴衣（膨張式2着、固型式2着）、救命浮環（2個）、係船用のフェンダー（2個）など浮力のある物を抱えて海に飛び込んだ。</p> <p>本船は、12時45分ごろ日和山灯台から301°（真方位、以下同じ。）10.4M付近で沈没した。</p> <p>船長及び同乗者2人は、予備の救命胴衣等に^{つか}まって漂流中、北海道警察所属のヘリコプタによって発見され、13時58分ごろ日和山灯台から291°10.8M付近において、同ヘリコプタで^あり上げ救助された。</p> <p>船長及び同乗者2人は低体温症の疑いで北海道余市町の病院に搬送されたが、負傷者はいなかった。</p> <p>（付図1 事故発生場所概略図 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長は、本事故後、捜索に協力してくれた漁業協同組合の担当者から、台風及び地震の影響によって、事故発生場所付近の海域に倒木が浮流していたことを聞いた。</p> <p>船長は、本件流木の端部が船尾右舷側のドライブシャフト付近に接触して破口や亀裂を生じ、機関室に浸水したのではないかと本事故後に思った。</p> <p>船長は、本事故当時、肌寒だったので操舵室内で操船していたが、いつもどおり操舵室上部のフライングデッキで操船していれば、本件流木を早期に発見できたのではないかと本事故後に思った。</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>なし</p> <p>本船は、高島岬北西方沖において約25knの速力で南進中、船長が、船首方に本件流木を発見して急いで左舵を取ったところ、本件流木の左端部に船首部が接触し、本件流木が時計回りに回転して本件流</p>

	<p>木のもう一端が船尾部に接触したことから、船尾部に破口や亀裂を生じ、機関室に浸水して沈没したものと考えられるが、本船が沈没したので、浸水に至った状況を明らかにすることはできなかった。</p>
原因	<p>本事故は、本船が、高島岬北西方沖において約25knの速力で南進中、船長が、船首方に本件流木を発見して急いで左舵を取ったところ、本件流木の左端部に船首部が接触し、本件流木が時計回りに回転して本件流木のもう一端が船尾部に接触したため、船尾部に破口や亀裂を生じ、機関室に浸水して沈没したものと考えられる。</p>
再発防止策	<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"> ・ 台風や低気圧の通過後は、倒木等が漂流している可能性があるので、注意して航行すること。 ・ 見張りを適切に行い、流木等の漂流物を発見した場合は、早めに避航すること。 ・ 航行予定海域に流木情報等の航行警報が発表されていることがあるので、発航前に海上保安庁沿岸域情報提供システム（MICS）等で確認することが望ましい。

付図1 事故発生場所概略図

