

## 船舶事故調査報告書

平成31年3月6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3月31日 11時35分ごろ
発生場所	長崎県平戸市の山大島南西方沖 馬ノ頭鼻灯台から真方位205° 1.2海里（M）付近 （概位 北緯33° 27.3′ 東経129° 29.3′）
事故の概要	プレジャーボート大石丸IIは、漂泊中、沈没した。
事故調査の経過	平成30年4月4日、本事故の調査を担当する主管調査官（長崎事務所）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。
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 大石丸II、5トン未満 290-19587佐賀、個人所有 6.58m（Lr）×2.37m×1.09m、FRP ガソリン機関、62.50kW、昭和56年7月
乗組員等に関する情報	船長 男性 61歳 二級小型船舶操縦士 免許登録日 平成29年7月14日 免許証交付日 平成29年7月14日 （平成34年7月13日まで有効）
死傷者等	軽傷 2人（船長、同乗者A）
損傷	沈没（全損）
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南、風力 2、視界 良好 海象：波高 約1.0m、潮汐 下げ潮の中央期
事故の経過	本船は、船長が、レンタルボート会社（以下「A社」という。）から借り受け、1人で乗り組み、友人3人（以下「同乗者A」、「同乗者B」、「同乗者C」という。）を同乗させ、平成30年3月31日08時20分ごろ、的山大島南西方沖の釣り場に向けて佐賀県伊万里市所在のマリーナを出発した。 本船は、09時40分ごろ釣り場に到着し、船尾からパラシュート型シーアンカー（以下「シーアンカー」という。）を投入し、漂泊して釣りを行ったが、釣果がなく、漂泊を開始した釣り場から流されたこともあり、シーアンカーを収納して同釣り場付近まで潮上りを行っ

	<p>た。</p> <p>本船は、潮上りを終え、再び船尾からシーアンカーを投入し、漂泊して釣りを再開した。</p> <p>船長は、釣り上げた魚を同乗者B及び同乗者Cと共に見ていたとき、足元に海水が浸入していることに気づき、船尾外板の船外機取り付け場所を越えてモーターウェルに海水が滞留しているのを見た。</p> <p>船長は、船外機を始動して本船を航行させればモーターウェルに滞留した海水を排水できると思い、操縦席に向かって、始動キーを回したが、セルモータは回ったものの、船外機が始動しなかったため、A社に連絡して船外機が始動しない旨を伝え、プライマリーポンプを操作する対処方法を聞いて実施した後、再び船外機の始動を試みたが始動できなかった。</p> <p>船長は、船尾部からの浸水量が増えてきたので、再度A社に連絡して救助を要請し、同乗者B及び同乗者Cが危険を感じて退船した後、キャビン内で休息していた同乗者Aに退船する旨を伝えた。</p> <p>本船は、その後、徐々に船尾側に傾斜が増加して船長及び同乗者Aが落水し、11時35分ごろ船首部を上にして半沈没状態となった。</p> <p>本船は、船長が、同乗者Aと共に本船の船首部の手摺りにつかまり、また、先に退船して海上でクーラーボックスにつかまっていた同乗者B及び同乗者Cも同手摺りにつかまり、それぞれ大声を出したり救命胴衣の笛を吹いたりして救助を求めていたところ、しばらくして沈没した。</p> <p>船長及び同乗者3人は、付近で釣りをしていたプレジャーボートに救助された。</p> <p>船長及び同乗者Aは、救助された後、平戸市内の病院で、溺水及び低体温症と診断された。</p> <p>A社の担当者は、船長からの救助要請を受け、118番通報を行うとともに自らも救助に向かっていた。(写真1～写真3 参照)</p> <p>(付図1 事故発生場所概略図、写真1 船尾部の状況(同型船)、写真2 モーターウェルの状況①(同型船)、写真3 モーターウェルの状況②(同型船) 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船は、平成29年4月24日に日本小型船舶検査機構の定期検査を受けて合格した船舶で、本事故発生当日までに15回貸し出されており、A社が使用者から異状等の報告を受けたことはなかった。</p> <p>本船は、使用の都度陸揚げされ、船尾外板中央下部のドレンプラグを取り外して船内空所への浸水の有無が確認された後、陸上で保管されており、平成30年1月13日に同ドレンプラグが新替えされていた。</p> <p>本船は、本事故発生前日の3月30日に船尾のドレンプラグが取り付けられ、マリーナの棧橋に係留されており、本事故発当日、船体</p>

等に異状は認められなかった。

本船は、放水口が船尾外板両舷にあり、通常、甲板上の水は両舷にある排水口から排水管を通じてモーターウェルに流れ、放水口から排出されるようになっていた。(図1、写真4～写真6参照)

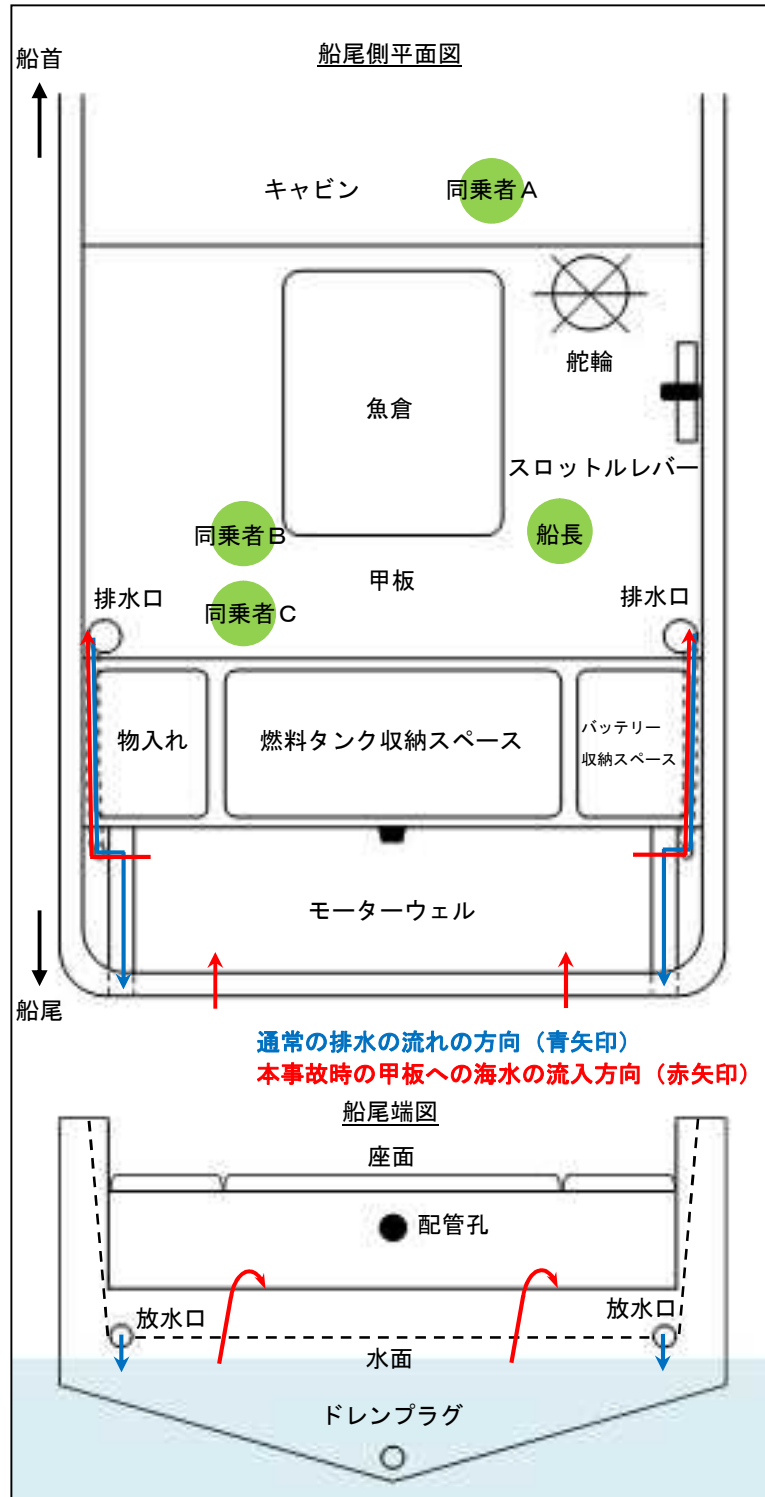


図1 本船の後部甲板、通常の排水経路及び本事故時の海水の流入経路の状況 (略図)

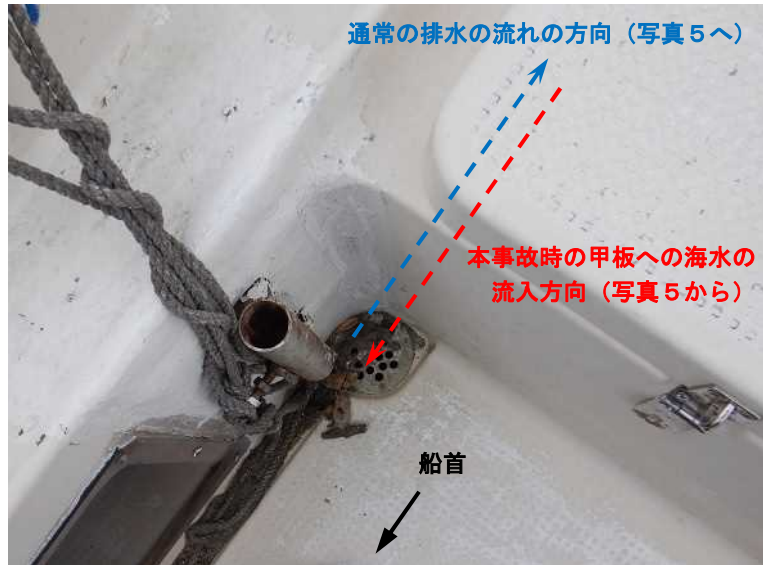


写真4 甲板の排水口（右舷側）の状況（同型船）



写真5 船尾外板の放水口の状況（右舷内側）（同型船）



写真6 船尾外板の放水口の状況（右舷外側）（同型船）

	<p>船長は、小型船舶操縦士免許を取得した後、6回ほどA社からプレジャーボートを借り受けて釣りを行っていたが、本船を借り受けたのは本事故発生当日が初めてであった。</p> <p>船長は、本事故当時、航行中に浮遊物等との衝突音は聞いていなかった。</p> <p>船長は、スロットルレバーを操作する際、同レバーに装備された船外機のチルトスイッチを操作した覚えはなかった。</p> <p>船長は、潮上りの途中で空になった燃料を補充した際、燃料タンク収納スペースに浸水は認めなかったが、A社に船外機の始動についての対処方法を聞いて同スペースを確認した際、海水が同スペースに半分付近まで浸水していることを認めた。</p> <p>船長は、本船が、船齢が古く、沈没する際に同乗者Cが船首部に取り付けてあったクリートを掴んだところ、同クリートが外れたのを見た。</p> <p>船長は、潮上りを行っていた際、船首が出発した頃より少し上昇していたので、そのときにはすでに浸水が始まっていたのではないか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>なし 不明 なし</p> <p>本船は、的山大島南西方沖において漂泊中、船体全体が沈下していた状況下、船尾部から浸水し、船内への浸水量が増加して浮力を喪失したことから、沈没したものと考えられる。</p> <p>本船は、本事故前日から係留されており、船体を何かにぶつけたという口述がないので船体に破口があったとは考えにくいこと、及び船体全体が沈下した状況から、船尾のドレンプラグの脱落等によって海水が浸入した可能性があると考えられるが、船体が沈没しており、沈没に至った状況を明らかにすることはできなかった。</p> <p>船外機が始動しなかったのは、バッテリーの性能が低下していた可能性があると考えられるが、船体が沈没しており、その状況を明らかにすることはできなかった。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、本船が、的山大島南西方沖において漂泊中、船体全体が沈下していた状況下、船尾部から浸水し、船内への浸水量が増加して浮力を喪失したため、沈没したものと考えられる。</p>

付図1 事故発生場所概略図

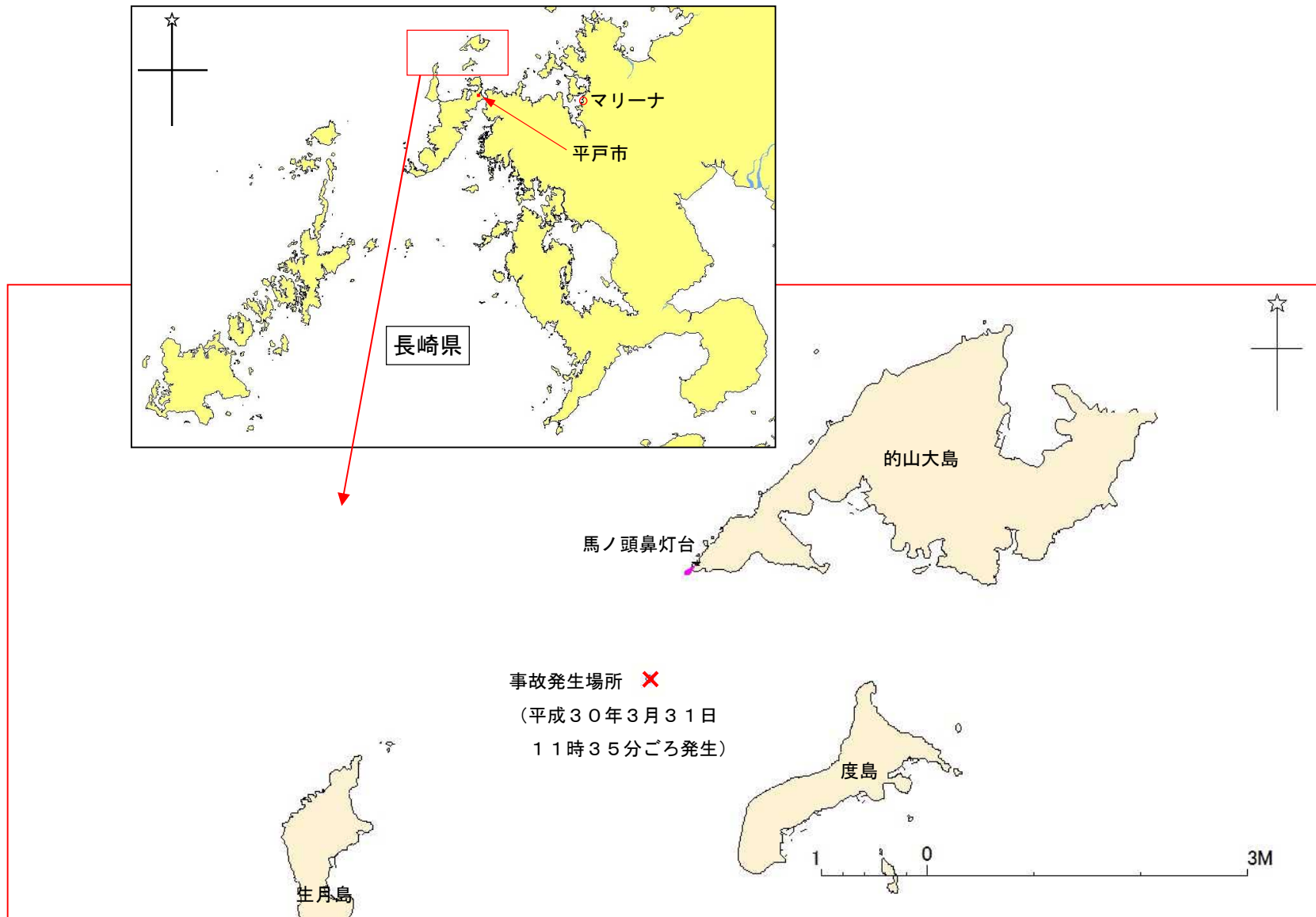




写真1 船尾部の状況（同型船）



写真2 モーターウエルの状況①（同型船）



写真3 モーターウエルの状況②（同型船）