

船舶事故調査報告書

令和元年8月7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	乗揚
発生日時	平成31年4月27日 07時50分ごろ
発生場所	兵庫県淡路市江崎東岸 江崎灯台から真方位069° 500m付近 (概位 北緯34° 36.5′ 東経134° 59.9′)
事故の概要	プレジャーボート ^{りゅうせい} 龍生Ⅱは、漂流中、浅瀬に乗り揚げた。 龍生Ⅱは、プロペラ翼の曲損等を生じた。
事故調査の経過	令和元年5月13日、本事故の調査を担当する主管調査官（神戸事務所）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 龍生Ⅱ、2.8トン 294-24594兵庫、個人所有 9.56m (Lr) × 2.03m × 0.66m、FRP ディーゼル機関、169.1kW、昭和58年5月
乗組員等に関する情報	船長 男性 67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23年5月19日 免許証交付日 平成27年9月24日 (令和3年5月18日まで有効)
死傷者等	なし
損傷	プロペラ翼及び舵板に曲損、船底外板に擦過傷、機関に濡損（全損）
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 北、風力 4、視界 良好 海象：波高 約0.5m、潮汐 下げ潮の初期、潮流 東南東流約1.5ノット 淡路市には、4月26日20時16分に強風注意報（平均風速15m/s以上）及び波浪注意報（有義波高1.5m以上）が発表され、本事故当時も継続中であった。
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、同僚及びその知人（以下「同乗者」という。）6人を乗せ、平成31年4月27日07時10分ごろ江崎北方沖の水深約60mの釣り場に到着し、機関を中立運転として漂流しながら釣りを行った後、釣り場を移動して再び釣りを開始した。

	<p>船長は、07時40分ごろ、操舵室外側右舷側の機関室換気口から煙が出ているのを認め、機関室内の排気管に新しく巻かれた断熱材から発煙していると思ったものの、出航前にエンジンオイルの点検をしていなかったこともあり、機関に何らかの異状が生じているのではないかと考え、機関室を確認することとした。</p> <p>船長は、本船の周囲を確認したところ、距岸が目測で500m程度であり、短時間であれば本船が陸岸まで圧流されることはないと思い、機関を停止して操舵室内前方下部にある機関室に入った。</p> <p>船長は、機関室で排気管の断熱材から発煙しているのを確認し、ブロワー（通風機）を作動させて換気を行い、エンジンオイルの点検などの作業を行っていたところ、07時50分ごろ船底に衝撃を感じた。</p> <p>船長は、機関室を出て操舵室の外に出たところ、本船が船首を北東方向に向けた状態で江崎東岸の浅瀬に乗り揚げているのを認め、機関を後進に入れたものの離礁できなかつたので、携帯電話で118番通報を行った。</p> <p>船長及び同乗者6人は、自力で退船して陸上に移動した。</p> <p>本船は、付近の漁業協同組合の漁船に引き出されたものの、船底の海水取入口が破損して機関室が浸水していたので、付近の造船所で応急修理を行い、船長が手配した業者により兵庫県明石市の係留場所にえい航された後、廃船処理された。</p> <p>(付図1 事故発生場所概略図、写真1 本船 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船の喫水は、船首約0.7m、船尾約1.5mであった。</p> <p>船長は、本事故の約3か月前、本船の機関整備時、機関室の排気管に新しい断熱材が巻かれ、整備業者から、最初の運転時に排気管の過熱によって断熱材の接着剤が溶けて発煙するが、いずれ収まることを聞いていた。</p> <p>本事故当日は、機関室の排気管に新しい断熱材を巻いてから初めての出航であった。</p> <p>船長は、機関室を出て操舵室の外に出たところ、機関室に入る前よりも風が強くなっていると感じ、海面に白波が立っているのを認めた。</p> <p>船長は、同乗者6人に、操縦席を離れて機関室に入ることを伝えなかった。</p> <p>同乗者6人は、釣りに夢中になっており、本船が圧流されていることに気付いていなかった。</p> <p>船長は、出航前、テレビ及びスマートフォンで気象情報を確認していたが、淡路市に強風及び波浪注意報が発表されていることを知らなかった。</p> <p>船長及び同乗者6人は、救命胴衣を着用していた。</p>

<p>分析</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、江崎北方沖において、強風及び波浪注意報が発表されている状況下、漂泊して釣り中、船長が、機関室換気口から煙が出ているのを認めた際、機関室内の排気管に新しく巻かれた断熱材から発煙していると思ったものの、出航前にエンジンオイルの点検をしていなかったこともあり、機関に何らかの異状が生じているのではないかと考え、短時間であれば本船が陸岸まで流されることはないと思い、機関を停止して機関室の状況を確認していたことから、北寄りの風及び東南東流によって陸岸に向けて圧流され、江崎東岸の浅瀬に乗り揚げたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、江崎北方沖において、強風及び波浪注意報が発表されている状況下、漂泊して釣り中、船長が、機関を停止して機関室の状況を確認していたため、北寄りの風及び東南東流によって陸岸に向けて圧流され、江崎東岸の浅瀬に乗り揚げたものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</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"> ・海上で機関を停止して作業を行う際は、風潮流による圧流を考慮した海域で行うこと。 ・発航前点検を確実に行うこと。 ・船長は、操縦席を離れる際は、同乗者に声をかけ、異状がある際は知らせるよう依頼することが望ましい。

付図1 事故発生場所概略図

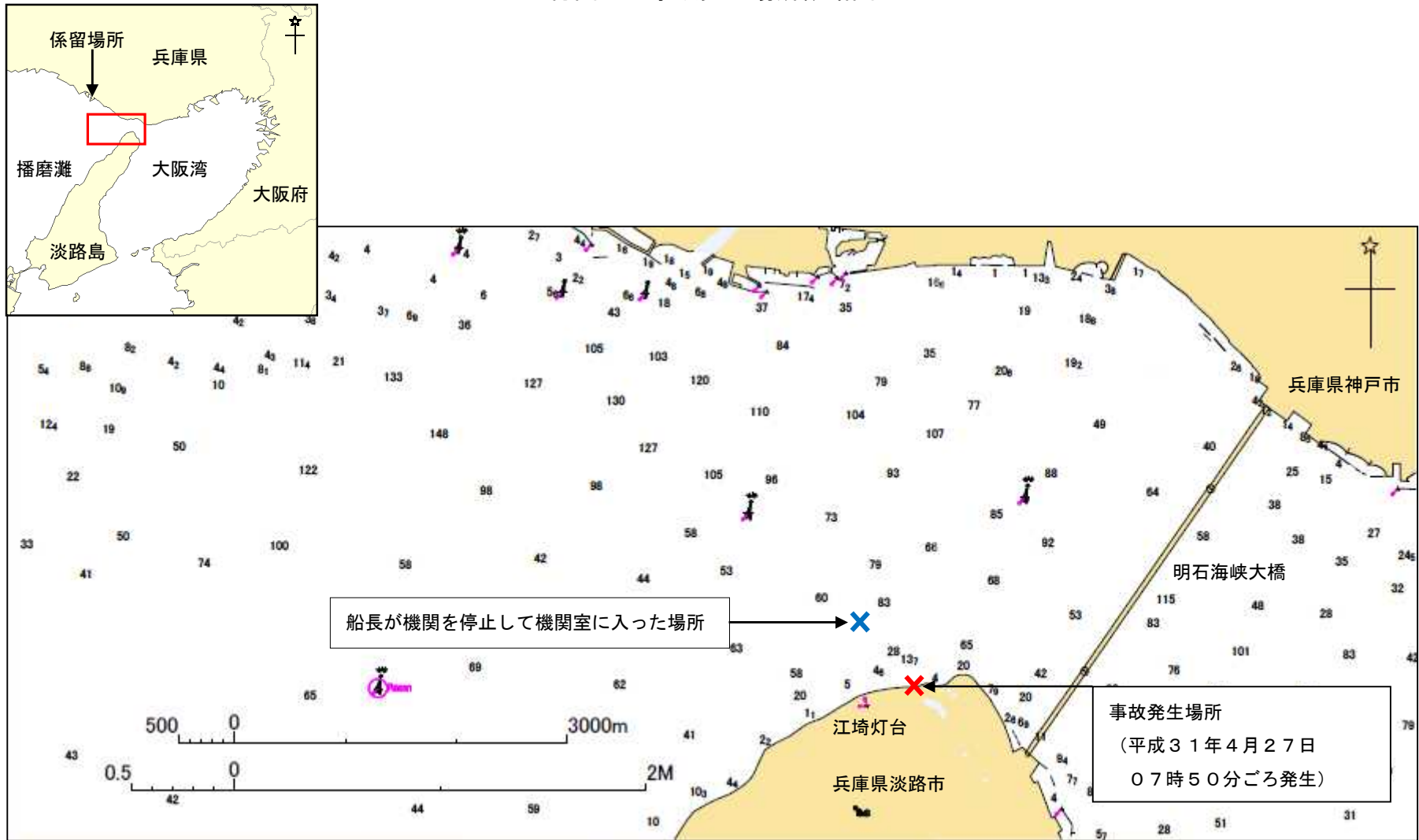


写真1 本船

