

船舶事故調査報告書

令和3年10月27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	令和3年5月16日 08時36分ごろ																																		
発生場所	石川県珠洲市 ^{すずろ} 禄剛埼北西方沖 禄剛埼灯台から真方位323° 1.7海里（M）付近 （概位 北緯37° 33.1′ 東経137° 18.3′）																																		
事故の概要	プレジャーボート ^{ブリージー} Breezyは、南南東進中、転覆した。 Breezyは、船外機が脱落して水没した。																																		
事故調査の経過	令和3年5月19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 Breezy、5トン未満 250-42305石川、個人所有 3.21m（Lr）×1.32m×0.58m、軽合金 ガソリン機関（船外機）、11.03kW、平成10年12月																																		
乗組員等に関する情報	船長 50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 平成10年10月5日 免許証交付日 平成29年12月4日 （令和5年10月4日まで有効）																																		
死傷者等	なし																																		
損傷	船外機が脱落して水没																																		
気象・海象	気象：天気 小雨、視界 良好 本事故発生場所の南方約6.3Mに位置する珠洲地域気象観測所の5月16日の風向風速観測値は、次のとおりであった。 <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th rowspan="2">時 分</th> <th colspan="2">平 均</th> <th colspan="2">最大瞬間</th> </tr> <tr> <th>風 向</th> <th>風速(m/s)</th> <th>風 向</th> <th>風速(m/s)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>07時40分</td> <td>南南西</td> <td>2.7</td> <td>南南西</td> <td>4.9</td> </tr> <tr> <td>07時50分</td> <td>南</td> <td>3.4</td> <td>南</td> <td>6.3</td> </tr> <tr> <td>08時00分</td> <td>南</td> <td>4.6</td> <td>南</td> <td>8.2</td> </tr> <tr> <td>08時10分</td> <td>南南西</td> <td>5.8</td> <td>南</td> <td>12.2</td> </tr> <tr> <td>08時20分</td> <td>南南西</td> <td>6.9</td> <td>南南西</td> <td>11.6</td> </tr> </tbody> </table>	時 分	平 均		最大瞬間		風 向	風速(m/s)	風 向	風速(m/s)	07時40分	南南西	2.7	南南西	4.9	07時50分	南	3.4	南	6.3	08時00分	南	4.6	南	8.2	08時10分	南南西	5.8	南	12.2	08時20分	南南西	6.9	南南西	11.6
時 分	平 均		最大瞬間																																
	風 向	風速(m/s)	風 向	風速(m/s)																															
07時40分	南南西	2.7	南南西	4.9																															
07時50分	南	3.4	南	6.3																															
08時00分	南	4.6	南	8.2																															
08時10分	南南西	5.8	南	12.2																															
08時20分	南南西	6.9	南南西	11.6																															

	08時30分	南南西	6.5	南南西	12.1
	08時40分	南南西	6.6	南南西	12.0
	<p>海象：うねり 波向南、波高約1.0～1.5m、潮汐 上げ潮の初期、水温 約16℃</p> <p>珠洲市には、5月16日04時14分に強風注意報（平均風速15m/s）が発表され、本事故当時も継続中であつた。</p>				
事故の経過	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、家族1人（以下「同乗者」という。）を乗せ、釣りの目的で令和3年5月16日07時00分ごろ珠洲市所在の狼煙漁港高屋地区を出航し、07時40分ごろ禄剛埼北北西方沖2.2Mの水深約60mの海域（以下「本件釣り場」という。）に達して船外機を停止し、船首部からシーアンカーを入れて船首を西南西に向け、流し釣りを開始した。</p> <p>船長は、東北東方に流されては船外機を始動して最初の場所に戻り、流し釣りを繰り返していたところ、08時ごろから風が強まり、周囲の海面に白波が発生しているのを認めたので帰港することとし、南方の陸岸に接近したのち陸岸に沿って西進する航路で航行するつもりで08時26分ごろ本件釣り場を出発した。</p> <p>船長は、船体後部座席の右舷方に腰を掛け、右手で船体の縁をつかみ、左手で船外機の操縦ハンドルを持って操船にあたり、同乗者を船体前部座席中央に座らせた状態で、船首方からうねりを受けながら約9～10km/hの対地速力で南南東進した。</p> <p>船長は、船首部から流入した海水が甲板上を流れ、後部甲板上に滞留し始めているのを認めたものの、風が更に強まってうねりが約1.0mの高さになっていたので、停船するのは危険であると感じ、前部甲板上に設置していた小型船舶用の簡易型ビルジポンプを作動させて、排水しながら航行を続けることとした。</p> <p>船長は、同ビルジポンプが前部甲板に設置されていたことから、後部甲板上に滞留した海水が排出されていないことを認識したものの、自身は操船に当たっており、また、同乗者も体を安定させるため前部座席で船体につかまっていたので、バケツ等を使った排水作業を行わせることができなかった。</p> <p>本船は、後部甲板上に滞留する海水の量が増加し、船尾側への傾斜が大きくなった状態で航行を続けていたところ、海面から舷縁までの高さが0.1mとなり、約1.5mの高さとなったうねりが船尾方の舷縁を超えて打ち込むようになった。</p> <p>本船は、後部甲板上に滞留した海水が約0.3mの深さとなったころ、更に船体が船尾側に傾斜し、08時36分ごろ船首部にうねりを受け、一気に右舷側に転覆した。</p> <p>船長及び同乗者は船外に投げ出され、着用していた救命胴衣が自動で膨張して海面に浮上し、船長が転覆した本船の船底によじ登って自</p>				

	<p>身の体重を利用して船体を起こしたものの再び転覆したので、もう一度同様に船体を起こしたが、船体が安定しないまま、再度転覆した。</p> <p>船長は、船尾部に取り付けていた船外機が脱落してなくなっているのを認めた後、先ほどと同じ要領で船体を起こし、本船をトレーラーから海面に下ろす際に使用する船尾部両舷に備えたタイヤ2個（以下「本件タイヤ」という。）を海面上に下ろし、本件タイヤを浮体として使用して船体を安定させ、同乗者を船上に戻した後、自身も10時30分ごろ船上に戻った。</p> <p>船長は、船外機が脱落していて自力航行ができず、また、船上に置いていた船長及び同乗者の携帯電話が転覆時に船外へ流出しており、救助を要請することもできなかったため、漂流したまま船上で救助を待つこととした。</p> <p>船長の友人は、同日05時ごろ別のプレジャーボートで狼煙漁港高屋地区を出発して同地区北方沖で釣りをした後、帰港して船長の携帯電話に連絡したものの電源が入っていない旨のメッセージが流れたので、09時24分ごろ118番通報を行い、船長と連絡が取れないこと及び海上が荒れており本船が帰港していないことを伝えた。</p> <p>本船は、禄剛埼北東方沖3M付近を漂流していたところ、11時30分ごろ海上保安庁の固定翼機及び回転翼機によって発見され、11時50分ごろ会合した巡視艇にえい航され、15時ごろ狼煙漁港狼煙地区に到着した。</p> <p>（付図1 航行経路図 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船は、喫水が船首約0.2m、船尾約0.4m、海面から舷縁までの高さが約0.3m、船尾部の舷縁までの高さが約0.45mであり、前部甲板にはビルジポンプ（排水能力毎分31.6ℓ）が設置され、船尾部両舷には直径が約0.38mで幅が0.12mの本件タイヤが伸縮式の金具を介して取り付けられており、船尾部の排水口がふだんから閉鎖されていた。（写真1～写真4参照）</p> <div data-bbox="705 1512 1279 1921" data-label="Image"> </div> <p>写真1 本船</p>

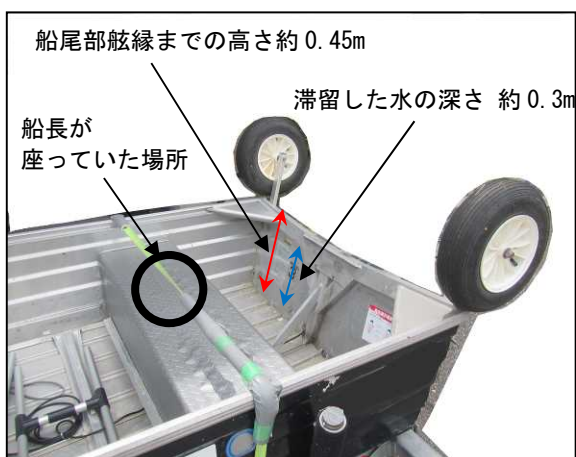


写真2 本船船尾部



写真3 前部甲板のビルジポンプ



写真4 船尾部（本件タイヤを下ろした状態）

船長及び同乗者は、本事故当時、腰巻きタイプの自動膨張式救命胴衣を着用しており、同救命胴衣は、船長が2～3年前に購入したもので、ポンペ及びスプール（水を検知する部品）が本事故前までに1回交換されていた。

船長は、本事故の前日及び当日、スマートフォンの海釣りマップア

	<p>プリ（以下「本件アプリ」という。）で風速及び波高の予報を確認した際、風速が約2～6 m、及び波高が約0.2～0.3 mであったので、出航には支障がないと思った。</p> <p>本件アプリは、気象注意報及び警報を表示する機能を備えていなかったが、船長はそのことを知らず、気象注意報及び警報が発表されれば本件アプリに表示されると思っていた。</p> <p>船長は、本事故当時、強風注意報が発表されていることを知らなかったが、本件アプリ以外の情報によって強風注意報が発表されていることを事前を知っていれば、出航を取り止めていたと本事故後に思った。</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、珠洲市に強風注意報が発表されている状況下、船長が同注意報の発表を知らずに出航したことから、強風及びうねりが発生している禄剛埼北西方沖を船首方からうねりを受けながら南南東進中、海水が後部甲板上に滞留して船尾側に傾斜し、船首部にうねりを受けて転覆したものと推定される。</p> <p>船長は、出航前に本件アプリで気象及び海象情報を確認していたものの、本件アプリは、気象注意報及び警報を表示する機能を備えていなかったことから、船長は、強風注意報が発表されていることを知らずに出航したものと推定される。</p> <p>船長は、ビルジポンプを作動させたものの、同ビルジポンプが前部甲板上に設置されていたことから、後部甲板上に滞留した海水が排出されず、また、操船に当たっていたことから自身で排水作業を行うことができず、同乗者も体を安定させるため前部座席で船体につかまっていたことから、排水作業を行わせることができなかったものと考えられる。</p> <p>船長及び同乗者は、転覆時に船外に投げ出されたものの、救命胴衣を適切に着用していたことから、救命胴衣が自動で膨張して海面に浮上し、約2時間が経過したものの、無事船上に戻ることができたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、珠洲市に強風注意報が発表されている状況下、船長が同注意報の発表を知らずに出航したため、強風及びうねりが発生している禄剛埼北西方沖を船首方からうねりを受けながら南南東進中、海水が後部甲板上に滞留して船尾側に傾斜し、船首部にうねりを受けて転覆したものと推定される。</p>
<p>再発防止策</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">・プレジャーボートの船長は、出航前に気象及び海象情報を入手する際、特定のアプリだけでなく気象庁のウェブサイトや海上保安庁の沿岸域情報提供システム等を活用して、警報及び注意報の発表状況も必ず確認すること。・海面から舷縁までの高さが低いプレジャーボートは風波の影響を受けやすいので、強風注意報等が発表されているときは出航を控えること。・プレジャーボートの船長は、防水パックに入れた携帯電話やスマートフォンを、チャック付きのポケットに入れたりネックストラップを利用したりして身に付けておき、緊急時の連絡手段を確保しておくこと。
--	--

付図1 航行経路図

