

## 船舶事故調査報告書

令和3年2月24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	令和元年11月30日 14時30分ごろ
発生場所	神奈川県横須賀市野比海岸南方沖 海瀬島灯台から真方位251° 1.42海里（M）付近 （概位 北緯35° 12.3′ 東経139° 42.5′）
事故の概要	ミニボート <sup>ひでまる</sup> 秀丸22は、錨泊中、転覆した。 秀丸22は、操縦者が死亡し、船外機に濡損を生じた。
事故調査の経過	令和元年12月5日、本事故の調査を担当する主管調査官（横浜事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。 原因関係者からの意見聴取は、本人が本事故で死亡したため行わなかった。
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	ミニボート 秀丸22、総トン数なし なし、個人所有 2.88m×1.15m×0.49m、FRP ガソリン機関、1.47kW、不詳
乗組員等に関する情報	操縦者 男性 44歳 操縦免許 なし 同乗者 男性 47歳
死傷者等	死亡 1人（操縦者）
損傷	船外機に濡損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 東北東、風速 約5m/s、視界 良好 海象：波高 約0.5m、水温 約18℃
事故の経過	本船は、操縦者及び友人である同乗者が乗り、釣りをを行う目的で、令和元年11月30日12時30分ごろ野比海岸南方沖の釣り場に向けて、野比海岸にある貸しポート店を出発した。 本船は、野比海岸南方沖付近で錨泊した状態で釣りを行った後、14時20分ごろ操縦者がこれから戻る旨を貸しポート店に電話連絡をした。 操縦者は後部で船尾方に向けて船外機の前に座り、同乗者が中央部の前部側に腰を掛けて前方を向き、操縦者が、船外機を始動しようとして、‘右手でリコイルスターターを引く操作’（以下「本件操作」と

	<p>いう。)をしたが、船外機が始動しなかったので、本件操作を繰り返した際、強く引こうとして、座っていた体勢から中腰となり、重心が高い状態のまま、右舷側に重心が移動し、14時30分ごろ突然、船体が右舷側に大きく傾斜して転覆した。</p> <p>操縦者と同乗者は、海に投げ出され、14時45分ごろ、本船を復原させたが乗り込めず、船内は海水が一杯で排水できずにいたところ、波を受けて、再度、本船が転覆した。</p> <p>操縦者は、携帯電話を所持していたが、防水型ではなく、濡れて使用できなくなり、同乗者は防水型の携帯電話を所持していたが、身に付けていなかったため、本船が転覆した際、携帯電話を流失した。</p> <p>操縦者と同乗者は、転覆した本船の船底に<sup>つか</sup>掴まり、付近を通り掛かる船に救助されるのを待った。</p> <p>貸しボート店店主（以下店主については、「貸しボート店」を省略する。）は、15時00分ごろ帰港予定時刻になっても本船が戻って来ないので、海上を確認したところ、本船に人影が見えないので、所有しているボートで救助に向かった。</p> <p>操縦者は、助けを呼びに泳いで海岸へ向かう旨を同乗者に伝え、15時05分ごろ救命胴衣を着用した状態で泳いで付近の海岸を目指した。</p> <p>同乗者は、15時10分ごろ泳いで海岸を目指していた操縦者を見失った。</p> <p>同乗者は、15時20分ごろ転覆した本船の船底に掴まっていたところ、来援した店主のボートに引き揚げられた。</p> <p>店主は、15時45分ごろ118番通報し、通報を受けた海上保安庁、警察及び店主による操縦者の捜索が行われたが発見されず行方不明となった。</p> <p>本船は、店主のボートに<sup>い</sup>航され、野比海岸にある貸しボート店に陸揚げされた。</p> <p>操縦者は、12月1日06時45分ごろ、野比海岸東側防波堤の消波ブロック東端付近に遺体で漂着しているところを、近くを通りかかった漁船により発見され、通報を受けた消防及び警察が収容し、近くの海上保安部に搬送後、医師により死亡が確認され、溺死と検案された。</p> <p>（付図1 事故発生場所概略図、写真1 本船、写真2 事故発生場所付近 参照）</p>
その他の事項	<p>操縦者は、これまでに手漕ぎボートに乗り、釣りをすることには慣れていたが、船外機を搭載したミニボートに乗ることは今回が初めてであった。</p> <p>操縦者は、出発前、店主に船外機の始動要領について教育を受けた際、本件操作を弱くすると、船外機が始動しなかったため、本件操作</p>

	<p>を強くするように指導されていた。</p> <p>同乗者は、本事故当時、操縦者が本件操作の際、体重の移動などにより、右舷側に大きく傾斜していたと思った。</p> <p>同乗者は、本船が、本事故当時の乾舷（海面から舷縁までの高さ）が30cm以下で、想像していたよりも乾舷が低いと感じており、出発時に比べて風が強まって波が高くなってきたので、船内に海水が流入しやすい状況だと思った。</p> <p>本船は、本事故当時、海面から舷縁までの高さが、船首部約0.30m、船尾部約0.28mであった。</p> <p>操縦者及び同乗者は、救命胴衣をそれぞれ着用していた。</p> <p>国土交通省海事局の「ミニボートに乗る前に知っておきたい安全知識と準備」によれば、ミニボートが安全に航行できるのは、波高は20cmまで、風速では4m/s以下が目安とされている。</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>あり</p> <p>あり</p> <p>本船は、野比海岸南方沖において、錨泊中、風が強まって波が高くなる状況下、操縦者が、中腰で重心が高い状態のまま、本件操作を行ったことから、右舷側に重心が移動して船体が右舷側に大きく傾斜し、船内に海水が流入して転覆したものと考えられる。</p> <p>本船は、出発時より風が強まって波高が約0.5mと高くなっており、また、海面から舷縁までの高さが、船首部約0.30m、船尾部約0.28mの状態では乾舷が低いことから、波が乾舷を越えて、海水が流入しやすく、本件操作で操縦者の体重の移動などにより傾斜すると、浸水して転覆しやすい状態であったものと考えられる。</p> <p>操縦者の死因は、溺水であり、本船が転覆した後、救命胴衣を着用した状態で、海岸に助けを求めに泳いでいた際、溺死したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、錨泊中、野比海岸南方沖において、風が強まって波が高くなる状況下、操縦者が、中腰で重心が高い状態のまま、本件操作を行ったため、右舷側に重心が移動して船体が右舷側に大きく傾斜し、海水が流入したことにより発生し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"> <li>・ミニボートで、船外機の始動時、リコイルスターターを操作する場合、重心が高いと、船体が大きく傾斜するので、重心の移動には十分注意して、操作すること。</li> <li>・ミニボートは、風や波の影響を受けやすいので、気象及び海象の変化に十分注意し、風が強まり、波が高くなる前に、余裕を持つ</li> </ul>

	<p>て帰航を開始すること。</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・ 転覆した場合、乗船者は、船体を離れて泳ぐことをせず、体力を消耗しないよう船体に掴まるなどして浮いた状態で救助を待つこと。</li><li>・ 防水型の携帯電話又は防水パックに入れた携帯電話を常に身に付け、落水した際の連絡手段を確保しておくこと。</li><li>・ ミニボートは、サイドフロートなどを取り付け、復原性を増加させることが望ましい。</li></ul>
--	---

付図1 事故発生場所概略図

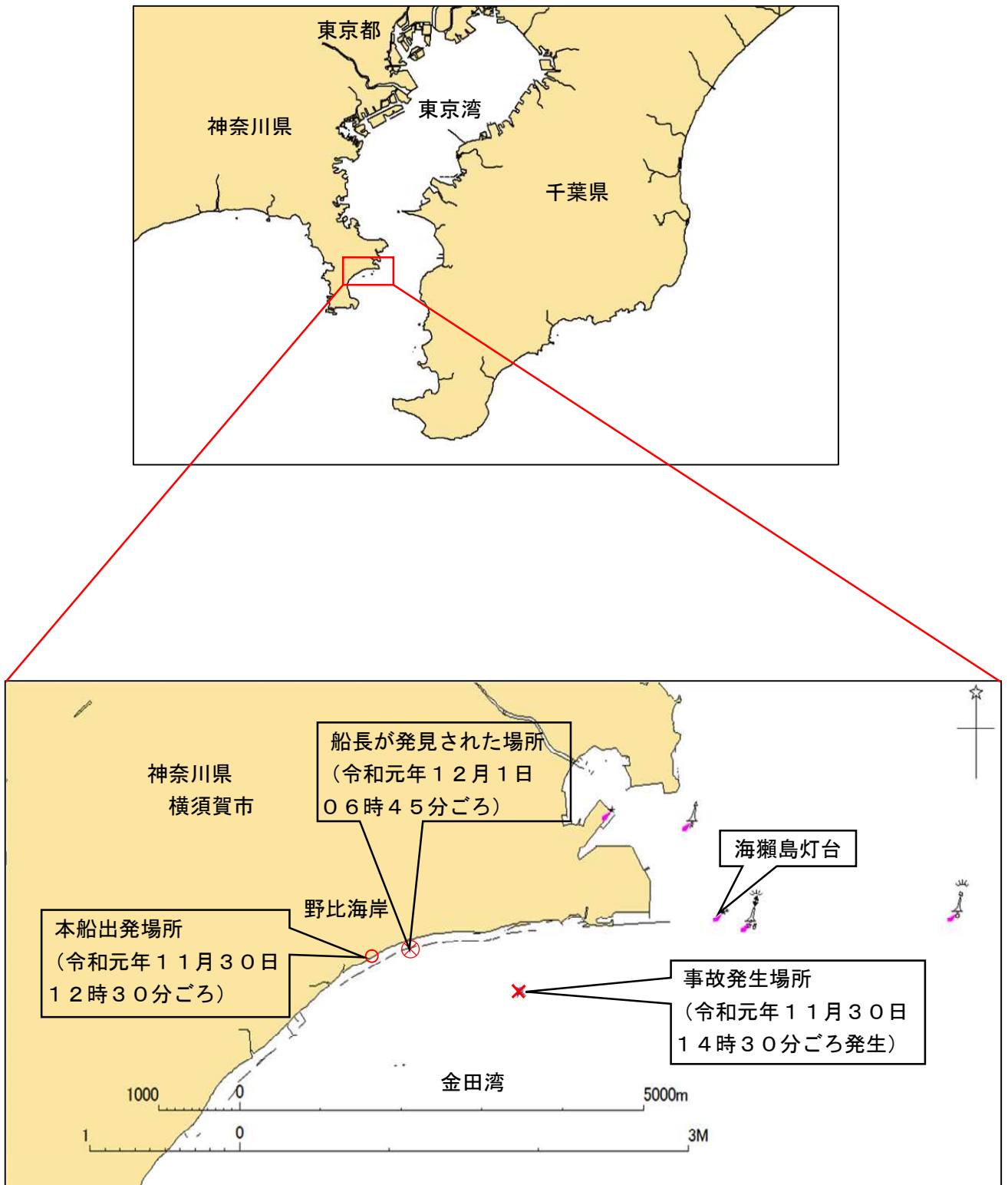


写真1 本船



写真2 事故発生場所付近

