

船舶事故調査報告書

令和3年12月22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	令和3年5月1日 12時20分ごろ
発生場所	茨城県大洗町大洗港北東方の岩場 大洗港沖防波堤南灯台から真方位010° 1.7海里（M）付近 （概位 北緯36° 19.1′ 東経140° 35.6′）
事故の概要	プレジャーボート ^{イーグル} Eagleは、南西進中、岩場に乗り揚げた。 Eagleは、船底キール部の破口等を生じた。
事故調査の経過	令和3年5月25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 Eagle、2.6トン 230-56082茨城、個人所有 6.45m（Lr）×2.42m×0.99m、FRP ガソリン機関、128.70kW、平成30年5月
乗組員等に関する情報	船長 62歳 一級小型船舶操縦士 免許登録日 令和元年9月4日 免許証交付日 令和元年9月4日 （令和6年9月3日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	船底キール部に破口及び擦過傷、右舷船底外板に擦過傷、プロペラに欠損
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 南東、風力 4、視界 良好 海象：波高 約1.5m、うねり 波向南東、波高約1.0m、潮汐 下げ潮の末期 関東海域北部には、4月29日23時35分に海上強風警報が発表され、本事故時も継続中であり、5月1日11時40分の発表（09時観測）によれば、南の風が次第に強まり、1日15時までに最大風速は30ノット（15メートル）に達する見込みであった。 ひたちなか市及び大洗町には、5月1日10時15分に強風注意報（平均風速15m/s）及び波浪注意報（有義波高2.5m）が発表され、本事故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、知人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1日07時00分ごろ、茨城県ひたちなか市磯崎東方沖に向けて大洗港を出港した。（写真1参照）



写真1 本船

本船は、08時00分ごろ磯崎東北東方沖2.5M付近の海域（以下「本件海域」という。）に到着し、船長及び同乗者が釣りを行っていたところ、風が次第に強くなってきたので帰港することとし、11時30分ごろ本件海域を出発した。

船長は、操舵室で椅子に腰を掛けて手動操舵で操船に当たり、同乗者が後部甲板に置いたクーラーボックスに腰を掛け、約40km/hの速力（対地速力、以下同じ。）で南西進していたところ、波が次第に高くなってきており、沖を航行すると更に波が高くなっていくと思い、やや陸岸寄りの進路として航行した。

船長は、陸岸に近づくに連れて波が荒れ、船体の動揺に危険を感じて徐々に速力を減じ、約12～13km/hの速力で航行したところ、南東方からの波で右舷側に流されていると感じたが、船体の動揺が激しくて周囲を確認する余裕がなかった。

船長は、前方に見える大洗港沖防波堤の内側まで入り込めば安全だと思い、同防波堤北端を船首目標にして南西進中、12時20分ごろ、南東方からの波を受けて本船が右舷側に流され、右舷側近くに岩場があることに気付いた直後、本船が岩場に乗り揚げた。

本船は、船長が、所属マリーナに乗り揚げたことを無線で連絡した後、付近の目撃者からの通報で出動した海上保安官や警察官と対応を協議して潮位の上昇を待つこととし、14時45分ごろ自力で離礁して大洗港に帰港した。

（付図1 事故発生経過概略図 参照）

その他の事項

本船の喫水は、船首約0.8m、船尾約1.0mであった。
船長は、平成30年9月に二級小型船舶操縦士免許を取得し、本船

	<p>を購入後、令和元年5月以降、月に1回程度、本船を操船して釣りを 行っており、操船経験の豊富な者が同乗していたときに本事故時のよ うな荒天の海上模様での航海を経験したことがあったが、荒天時に一 人で操船したことがなかった。</p> <p>船長は、本事故後、波を横からではなく船首に受けるような操船を 行っていれば、無難に帰港できていたのではないかと思った。</p> <p>船長は、出港前、釣りに関する気象情報を提供するインターネット サイトを見て、午後になって遅くなるに連れて風が強くなり、波も高 くなるという予報を確認し、風が強くなったら帰港するつもりであっ たが、風が強くなってきた頃、自身及び同乗者共に釣り竿に魚の当た りがあって、本件海域を出発するのが遅れた。</p> <p>船長は、出港前、関東海域北部に海上強風警報が発表されていたこ とを知らず、また、出港後に大洗町等に強風注意報及び波浪注意報が 発表されたことを知らなかった。</p> <p>本事故当時、船長及び同乗者は、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、海上強風警報、強風及び波浪注意報がそれぞれ発表され、 高さ約1.5mの波浪が南東方から陸岸に押し寄せている状況下、大 洗港北東方沖を南西進中、船長が、横波による船体の動揺に危険を感 じて速力を減じ、横波を受けながら陸岸に近づいて航行したことか ら、南東方からの波浪を受けて更に右舷側に流され、岩場に乗り揚げ たものと考えられる。</p> <p>船長は、出航前に釣りに関する気象情報を提供するインターネット サイトを見て、風及び波の予報を確認していたものの、本事故時、海 上強風警報が発表されていることを知らなかったものと考えられる。</p> <p>船長は、南東方からの波浪で右舷側に圧流されていると感じていた ものの、船体の動揺が激しくて周囲を確認する余裕がなく、また、大 洗港の沖防波堤北端を船首目標として注視していたことから、陸岸近 くまで圧流されていることに気付かなかったものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、海上強風警報、強風及び波浪注意報がそれぞれ発表さ れ、高さ約1.5mの波浪が南東方から陸岸に押し寄せている状況 下、本船が大洗港北東方沖を南西進中、船長が、横波による船体の動 揺に危険を感じて速力を減じ、横波を受けながら陸岸に近づいて航行 したため、南東方からの波浪を受けて更に右舷側に流され、岩場に乘 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">・ 船長は、荒天時に航行する場合、横波を受けることを避け、斜め前方から波を受ける態勢とするなど、適切な操船を行うこと。・ 船長は、出港前に気象庁が提供する気象情報、海上警報等を適切に入手し、海況の悪化が見込まれる場合、可能な限り早めに帰港する、又は出航を控えること。・ 小型船舶の船長は、航行が予定される海域に海上警報等が発表されている場合、出航を控えること。
--	--

付図1 事故発生経過概略図

