

船舶事故調査報告書

令和4年11月2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9月11日 06時35分ごろ
発生場所	新潟県上越市有間川漁港北北東方沖 鳥ヶ首岬灯台から真方位073° 3.4海里（M）付近 （概位 北緯37° 11.2′ 東経138° 09.9′）
事故の概要	プレジャーボート ^{ドリーム キャスト} Dream castは、船首方から風浪を受けて甲板上に海水が滞留した際、左旋回して船体を傾けた状態でビルジポンプによる排水作業中、再度船首方から風浪を受けて転覆した。 Dream castは、船外機等に濡損を生じた。
事故調査の経過	令和3年9月16日、本事故の調査を担当する主管調査官（仙台事務所）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 Dream cast、5トン未満（長さ3.68m） 281-19502群馬、個人所有 3.68m（Lr）×1.47m×0.61m、FRP ガソリン機関（船外機）、7.20kW、昭和60年4月
乗組員等に関する情報	船長 41歳 二級小型船舶操縦士 免許登録日 令和3年8月3日 免許証交付日 令和3年8月3日 （令和8年8月2日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	船外機及び航海計器に濡損
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 西北西、風力 3、視界 良好 海象：波向 西、波高 約1.0m、水温 約25℃
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、友人2人（以下「同乗者A」及び「同乗者B」という。）を乗せ、釣りをを行う目的で、令和3年9月11日05時25分ごろ有間川漁港北西方沖の釣り場に向けて上越市直江津港を出航した。 船長は、後部甲板の操縦席で操船に当たり、同乗者Aを前部甲板の左舷側に、同乗者Bを前部甲板の右舷側にそれぞれ座らせ、約13ノツ

ト (kn) の速力 (対地速力、以下同じ。) で、有間川漁港北北東方沖を西進中、西寄りの風が次第に強くなっていくのを認めた。

船長は、同乗者 A から風が強いので陸側に向かった方が良い旨のアドバイスを受けて釣り場を変更することとし、左舵を取って南進していたところ、次第に風が弱くなってきたので、06時05分ごろ船外機を停止し、船首を南方に向けて漂泊させ、同乗者2人と共に釣りを開始した。

本船は、船長が、自身の釣果がなかったので釣り場を移動しようと思い、同乗者2人に釣り場を移動する旨を告げた後、06時20分ごろ航行を再開し、魚群探知機を使用して魚群を探しながら約4knの速力で西進中、再度西寄りの風が強くなり、06時30分ごろ船首方から波高約1.0mの風浪を受けた。

船長は、船首部から流入した海水が船尾に向かって流れ、船体の傾斜状況によっては自身の足首付近まで後部甲板上に滞留しているのを認め、左舷船尾側に準備していた‘持ち運び可能な小型船舶用の電動式簡易型ビルジポンプ (排水能力毎分約69.3ℓ)’ (以下「本件ビルジポンプ」という。) で、本船を左舷側に傾斜させて滞留した海水を船外に排水することとした。(写真1参照)



写真1 本件ビルジポンプ

本船は、船長が左舵を取って左旋回を開始し、船体を左舷側に傾斜させながら、本件ビルジポンプを作動させて排水作業を行っていたところ、06時35分ごろ、左旋回しながら船首が北方から西方に向いた際、再度波高約1.0mの風浪を船首方から受け、甲板上に大量の海水が流入して船体が沈下した後、大傾斜して転覆した。

船長及び同乗者2人は、船外に投げ出されて落水したものの、転覆した本船の船底に這い上がり、船長は、自身の携帯電話を紛失してしまったので、同乗者2人に本事故の発生を海上保安庁及び消防へ通報するよう依頼した後、消防が手配した遊漁船が来援して救助された。

本船は、遊漁船により有間川漁港までえい航された。

(付図1 事故発生場所概略図 参照)

その他の事項

船長は、本船を令和3年6月ごろに購入し、本事故当時、本船に乗

り組むのが2回目であった。

本船は、出航時、喫水が船首約0.3m、船尾約0.5mであり、船尾部両舷には直径25mmの排水口がそれぞれ設置されていたが、ふだんから航行時には閉鎖されており、船長は、排水口の用途について、本船を自動車で運搬する際、雨水等が船内にたまらないよう開けておくもので、航行中は常時閉鎖しておくものと思っていた。(写真2参照)



写真2 本船 排水口

船長は、本事故当日の出航前にスマートフォンのアプリケーションを確認し、釣り場付近の天気は雨のち曇り、波高が約0.5mとの予報であったので、釣りに支障はないと思い出航した。

船長は、本事故当時、船体を左舷側に傾斜させ、船内に滞留した海水を左舷側に集めた状態で排水を行えば、作業効率が上がると考えていたが、最初に風浪を受けた後、停船させた状態で排水すれば良かったと本事故後に思った。

船長は、本事故当時、腰巻きタイプの膨張式救命胴衣を、同乗者2人は、固型式救命胴衣をそれぞれ着用していた。

分析

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

あり
あり
あり

本船は、排水口を閉鎖した状態で有間川漁港北北東方沖を西進中、西寄りの風で風浪が高くなる状況下、船長が、船首方から波高約1.0mの風浪を受けて甲板上に海水が滞留した際、本件ビルジポンプで排水しようと、左旋回して船体を左舷側に傾斜させて排水作業を行ったことから、左舷側の乾舷が減少した状態となり、再度、船首が西方を向いて船首方から波高約1.0mの風浪を受け、甲板上に大量の海水が流入して船体が沈下した後、転覆したものと考えられる。

本船は、本事故当時、排水口を閉鎖した状態であったことから、風浪を受けて浸水した際、後部甲板上の海水が自然に排水されずに残

	り、本件ビルジポンプで排水せざるを得なかったものと考えられる。
原因	<p>本事故は、本船が、排水口を閉鎖した状態で有間川漁港北北東方沖を西進中、船長が、船首方から風浪を受けて甲板上に海水が滞留した際、本件ビルジポンプで排水しようと、左旋回して船体を左舷側に傾斜させて排水作業を行ったため、左舷側の乾舷が減少した状態となり、再度、船首方から風浪を受け、甲板上に大量の海水が流入して船体が沈下した後、転覆したものと考えられる。</p>
再発防止策	<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"> ・ 小型船舶の船長は、小型船舶が風浪等を受けやすいことを念頭に置き、航行中に風浪が高くなってきた場合は早めに帰航するとともに、意図的に船体を傾斜させると乾舷が減少し、船体の堪航性が低下するので厳に控えること。 ・ 小型船舶の船長は、排水口には船内に浸入した海水を排出する役割があることを理解し、状況に応じて適切に活用すること。

付図1 事故発生場所概略図

