

船舶事故調査報告書

令和4年1月19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6月27日 20時30分ごろ
発生場所	福井県福井港 福井南防波堤灯台から真方位205° 1.5海里（M）付近 （概位 北緯36° 11.0′ 東経136° 06.0′）
事故の概要	プレジャーボート南丸は、 ^{みなみ} 錨泊中、転覆した。 南丸は、船外機に濡損を生じた。
事故調査の経過	令和3年8月17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 南丸、0.3トン 235-46573福井、個人所有 3.36m（Lr）×1.44m×0.69m、FRP ガソリン機関（船外機）、11kW、平成18年5月
乗組員等に関する情報	船長 65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16年3月12日 免許証交付日 令和3年7月16日 （令和6年3月11日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	船外機に濡損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北東、風力 2、視界 良好 海象：波高 約0.3m、潮汐 下げ潮の中央期 日没時刻：19時17分ごろ
事故の経過	本船の船長（以下「本件船長」という。）は、令和3年6月27日15時00分ごろ福井港に向けて台車に積載した本船を自家用車でけん引して自宅を出発し、15時30分ごろ「福井港内にある緩やかなコンクリート斜面」（以下「本件スロープ」という。）を利用して本船を台車から下架した。 本件船長は、本船の船底部に擦過傷等を生じているので、下架後、乗船する前にしばらく様子を見たが、浸水のおそれがないと思った。 本船は、本件船長が乗り組み、法定灯火を表示し、いか釣りの目的

	<p>で‘福井防波堤南南西方の福井石油備蓄岸壁沖の釣り場’（以下「本件釣り場」という。）に向け、16時00分ごろ出発した。</p> <p>本船は、17時00分ごろ、本件釣り場で船首を北方に向けて錨泊し、船外機を停止してチルトアップした状態で、発電機を使用して錨泊灯及び作業灯を点灯し、本件船長が釣り竿を両舷に各2本ずつ合計4本出して釣りを開始した。</p> <p>本件船長は、胸元まである胴付長靴の上に固形式救命胴衣を着用していた。</p> <p>本件船長は、本件釣り場には、本船の北方約100m離れた場所に‘1隻の船舶’（以下「A船」という。）が錨泊しているのを認めながら、船外機前方の船体中央で釣りを行っていた。</p> <p>本件船長は、19時40分ごろ竿にいかがかかった際、携帯電話で時刻を確認し、その後、いかを船内に取り入れた。</p> <p>本件船長は、20時00分ごろ甲板上船尾付近に海水を認めた。</p> <p>本船は、船体中央より船尾部の両舷にある直径約5cmの放水口から海水が流入し、徐々に甲板上の海水量が増え、20時30分ごろ、甲板上の海水高さが約15cmになったのを本件船長が認めた直後、右舷側に大きく傾いて右舷船尾部舷縁が海面下となり、転覆した。</p> <p>本件船長は、すぐに船底部に這い上がってA船に向かって大声で救助を求めたが、声が届かず、救命胴衣に付属している笛を使用したところ、‘A船の船長’（以下「船長A」という。）がA船で本船に向かってくるのを認めた。</p> <p>本船は、本件船長が落水時に携帯電話を水没しており、20時40分ごろ来援した船長Aによって118番通報されたが、周囲の灯りが届かない状況で転覆したのちもしばらく点いていた本船の灯火も消失した。</p> <p>本船は、21時35分ごろ巡視艇が到着して本件船長が救助され、23時50分ごろ巡視艇にえい航されて福井港の岸壁に着岸した。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図、写真1 本船、写真2 本件スロープ、写真3 救命胴衣 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>(1) 出航時の本船の状況について</p> <p>① 本件船長は、本船が台車に積載し、自家用車でけん引して移動可能な船舶であるので、本船を自宅で保管して航海の度に本件スロープを利用して上下架していた。</p> <p>② 本件船長は、下架時には、本件スロープで台車から本船を海に浮かべたのち、自ら自家用車を本件スロープから駐車場に移動し、上架時には、本件スロープ付近海面で下船したのち、自ら自家用車を駐車場から本件スロープの海面付近に移動させる必要がそれぞれあり、その都度、本船を本件スロープのレール付近に仮の係留状態としていた。</p>

	<p>③ 本件船長は、前回の航海で台車に上架する際、船首部が台車の手動ウインチ部に接触したことを認め、帰宅時のけん引中にも手動ウインチ部と接触の恐れがあったので、帰宅後に損傷の有無について確認したものの、明らかな割損等を確認できなかった。</p> <p>④ 本船は、上下架時、本件スロープのレール付近に仮の係留状態としている間、風及び波等で船体が移動し、船底が本件スロープ及び付近に設置されているレールに接触することがあり、船底部に擦過傷が広範囲にあった。</p> <p>⑤ 本件船長は、本事故前、自宅で船首部の損傷した箇所及び船底の擦過傷付近を台車に乗せた状態で目視したところ、明らかな割損等の損傷を確認できなかった。</p> <p>⑥ 本船は、甲板下及び船底との間に船首部から船尾部に続く空所が有り、本事故当時、船尾船底部のドレンプラグが固く閉ざされていた。</p> <p>⑦ 本船は、いけす、燃料タンク室及びバッテリー室を有するが、それぞれ独立しており、いけすから甲板上に海水が流入しない構造であった。</p> <p>⑧ 本件船長は、ふだん、両舷の放水口が海面上にあり、横揺れ時に海水が甲板上に流入しても甲板上に滞留することなく自然に排水されるので、放水口を開放した状態としていた。</p> <p>(2) 事故発生状況について 本船販売会社担当者によれば、次の通りであった。</p> <p>① 本船は、船底部に小さな割損及び破口がある場合、海水が徐々に浸水して船底に滞留し、船体が沈下して両舷の放水口が海面に達し、甲板上に海水が流入した可能性があるのではないかとの見解であった。</p> <p>② 本船の放水口は、上架時に甲板上に溜まった雨水等を排出する目的で甲板上の高さと比べて低い位置に設けてあり、航行中、原則として閉鎖しておくものである。</p> <p>(3) 事故後の状況について 本船は、クレーンにより船底部を下に陸揚げされたのちも、船底部に海水が滞留していた。</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>なし</p> <p>なし</p> <p>本船は、夜間、本件釣り場において錨泊中、本船の船底部に擦過傷等が生じている中、本件船長が、船底部から本船に浸水を生じるような損傷等がないと思って下架し、釣りを行っていたところ、船底部か</p>

	<p>ら海水が徐々に浸水して船底に滞留し、船体が沈下して開放状態の放水口から甲板上に海水が流入したことから、右舷船尾部舷縁が海面下となり、転覆したものと考えられる。</p> <p>本船は、本事故当時、船尾船底部のドレンプラグが固く閉ざされていたことから、船底部の擦過傷部分に小さな破口が生じており、同部分より海水が浸水したものと考えられる。</p> <p>本件船長は、台車に積載した状態及び下架して乗船前に目視によって船底の擦過傷等を確認したところ、明らかな割損等の損傷を確認できなかったことから、船底部に小さな割損及び破口が生じていたことに気付かず、本船に浸水を生じるような損傷等がないと思ったものと考えられる。</p> <p>本件船長は、ふだん、両舷の放水口が海面上にあり、横揺れ時に海水が甲板上に流入しても甲板上に滞留することなく自然に排水されることから、本事故時、放水口を開けていたものと考えられる。</p> <p>本船は、出航後、船底の小さな割損及び破口部から海水が徐々に浸水して船底に滞留したことから、船体が沈下して両舷の放水口が海面に達し、甲板上に海水が流入した可能性があると考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、本船が、本件釣り場において錨泊中、本件船長が、船底部から本船に浸水を生じるような損傷等がないと思って釣りを行っていたところ、海水が徐々に浸水して船底に滞留し、船体が沈下して開放状態の放水口から甲板上に海水が流入したことから、右舷船尾部舷縁が海面下となり、転覆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"> ・ 船長は、港等の斜面を利用して上下架する際、船舶の船底に擦過傷を生じることがあるので、斜面及び船底との間に緩衝材となる材質の敷物等を準備するなど、損傷を回避することに努めること。 ・ 船長は、上架後、船底部を確認し、擦過傷を生じていたことを認めた場合、浸水のおそれがあることを考慮して下架前に確実に修繕すること。 ・ 船長は、出航する前に、放水口を閉めておくこと。 ・ 船長は、出航時、落下防止及び防水対策をした携帯電話を身につけておくこと。 ・ 船長は、夜間に釣りをを行う際、救命胴衣に発光体を付属品として装着しておくことが望ましい。

付図1 事故発生経過概略図

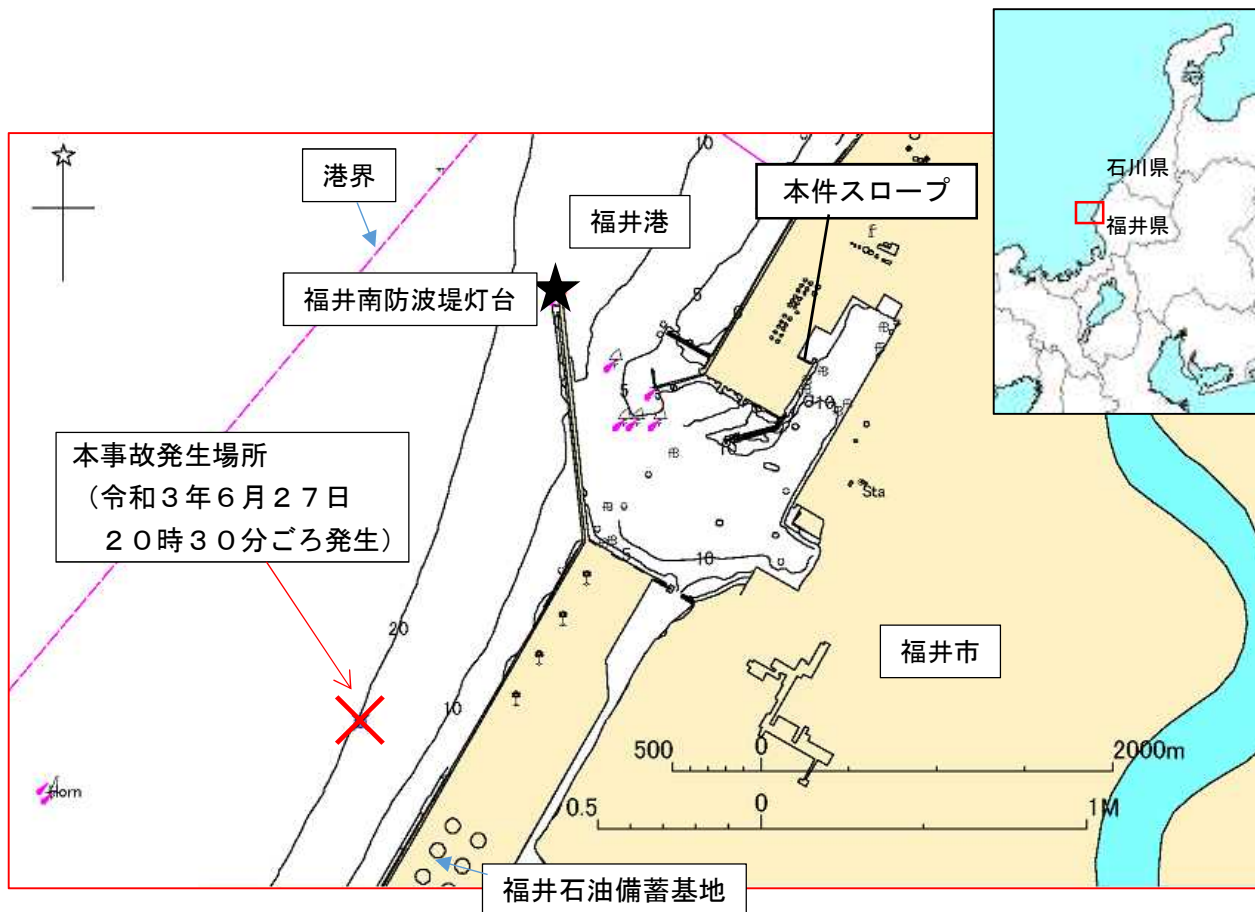


写真1 本船



- 放水口
- 台車
- 手動ウインチ
- 擦過傷、小さな割損及び破口
- 台車の手動ウインチ部と接触した場所

写真2 本件スロープ



仮に係留する際使用

写真3 救命胴衣



笛