

船舶事故調査報告書

令和5年10月25日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 伊藤 裕 康（部会長）
 委員 上野 道 雄
 委員 岡本 満喜子

事故種類	浸水
発生日時	令和4年7月23日 12時30分ごろ
発生場所	伊勢湾北部 伊勢湾シーバース灯から真方位088° 170m付近 （概位 北緯34° 55.6′ 東経136° 44.5′）
事故の概要	プレジャーボート伊勢湾 ^{いせわん} マリーナ29号は、北北西進中、二重底のボイドスペースに浸水し、のちに沈没した。
事故調査の経過	令和4年8月2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 伊勢湾マリーナ29号、1.3トン 243-35689三重、カネニ総業株式会社 7.14m×2.13m×0.94m、FRP ガソリン機関、44.10kW、平成14年10月 （写真1 参照） 
乗組員等に関する情報	船長 44歳 二級小型船舶操縦士

写真1 本船の外観

	免許登録日 平成27年7月13日 免許証交付日 令和2年5月1日 (令和7年7月12日まで有効)
死傷者等	なし
損傷	沈没により全損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北西、風力 4、視界 良好 海象：波向 北西、波高 約1m、潮汐 上げ潮の中央期
事故の経過	<p>本船は、レンタルボートで、船長が1人で乗り組み、友人2人（以下「同乗者」という。）を乗せ、釣りの目的で、愛知県知多市西岸の釣り場に向け、令和4年7月23日09時00分ごろ三重県四日市港所在のマリーナを出発した。</p> <p>船長は、釣り場に到着したものの、付近でウィンドサーフィンのレースが行われていたので釣り場を変更することとし、10時00分ごろ愛知県常滑市の中部国際空港南岸付近の釣り場に到着し、漂泊して同乗者と共に釣りを始めたのち、しだいに風が強くなり始め、波も高くなってきたので釣りをやめて帰港することとした。</p> <p>船長は、12時00分ごろ釣り場を出発して帰航を始めたが、船首方からの風浪を受け、船体を海面に叩きながら北北西進していたところ、同乗者が体調不良を訴えたので、航行を中断して休憩することとし、伊勢湾北部にある伊勢湾シーバースまで航行して風下となる同バース東側で船外機を中立にし、漂泊して休憩を始めた。</p> <p>船長は、12時30分ごろ船外機を前進にして帰航を再開したところ、本船の船首が上がり、休憩前よりも本船の速力が上がらなかったため船体のバランスが悪いのかと思い、荷物を船首方に移動させるなどしたものの状況に変化がなく、船外機の不調かと思い、船外機の発停を繰り返しているうちに、船尾甲板に海水がたまっていることに気付いた。</p> <p>船長は、なぜ船尾甲板に海水がたまっているのか分からなかったものの、航行すると船尾甲板の海水が排出されたのでそのまま航行することとし、マリーナに向けて北北西進していたところ、本船の速力が著しく減少し始め、少しずつ船尾甲板の海水が排出されなくなって船尾が沈み始めたので危険を感じ、13時12分ごろマリーナに架電して救助を求めた。</p> <p>船長及び同乗者は、13時40分ごろ来援したマリーナのプレジャーボートによって救助されたものの、14時00分ごろ本船は沈没した。</p> <p>本事故の発生は、本船の乗員の救助後、マリーナの職員によって海上保安庁に通報された。</p> <p>本船は、マリーナの手配により引き揚げられ、マリーナに搬送された。</p>

(付図1 事故発生経過概略図 参照)

その他の事項

本船は、航行区域が限定沿海区域で、排水設備として、船体のほぼ中央にある操縦スタンド下部の倉庫に、バケツ及びあかくみを備えていた。

本船は、操縦席から船外機を遠隔操縦する仕様となっており、二重底構造で、船首部に隔壁があり、隔壁から船尾までの二重底内はボイドスペース（空所）で、操縦席の前方に生けすが設置され、生けすの底部左右には開放型の海水出入口があり、船尾甲板の左右に水抜き孔が設けられていた。(図1、写真2、写真3参照)

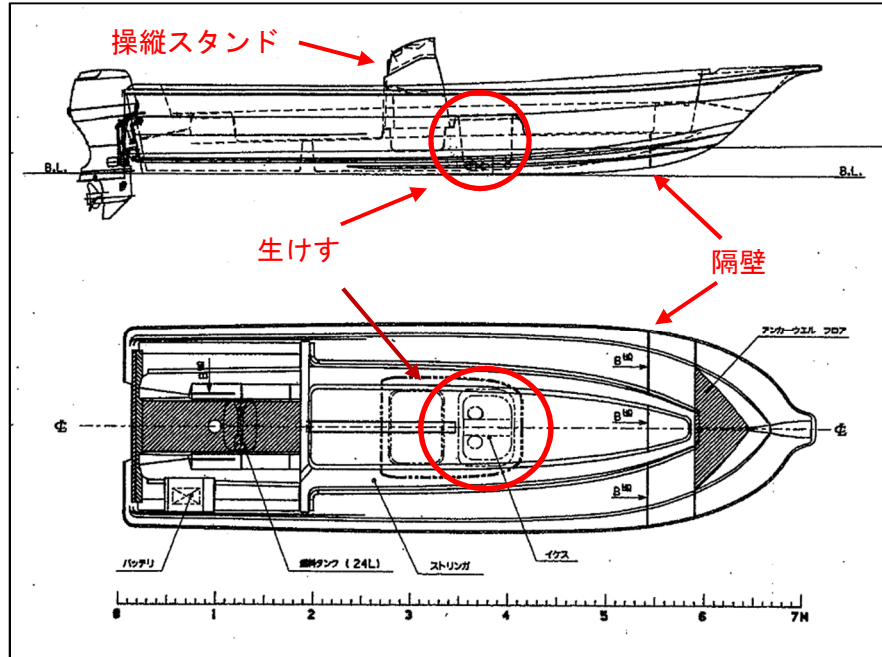


図1 本船の一般配置図(抜粋)



写真2 水抜き孔(左舷外側)



写真3 水抜き孔(左舷内側)

本船には、生けす左舷側の海水出入口前方に亀裂が、船底外板の左舷側に長さ約600mmの亀裂がそれぞれ生じており、生けす左舷側の海水出入口外縁の真鍮製の金具に欠損が生じていた。(写真4～6参照)

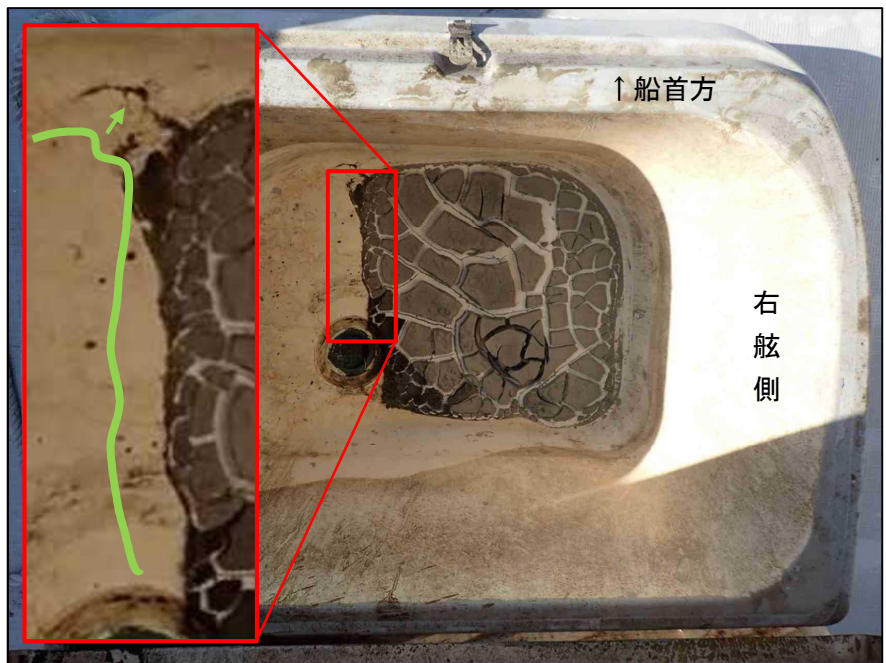


写真4 生けすの状況



写真5 船底外板の状況



写真6 生けすの海水出入口の状況

船長は、小型船舶操縦士免許を取得した後、年に10回程度、レンタルボートを借りて釣りに出ている。

船長によれば、本事故当日の乗船中、船底に何かを接触させたり、乗り揚げさせたりしたことはなかった。

本船は、レンタル予約が続けてある場合には海上で係留されていたものの、予約がないときには船底の汚れを防ぐために上架して保管されており、マリーナの担当者が船底状況の確認を上架するごとに行うようにしていた。

本船を管理するマリーナの担当者によれば、最後の上架は本事故発生約1週間前であり、その際に船底に異常は見られず、生けす左舷側の海水出入口外縁金具の欠損及び船底外板の亀裂等については、いつから生じているのかは分からなかった。

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

不明
あり
なし

本船は、伊勢湾北部において北北西進中、生けす近くの船底外板に亀裂が生じたことから、二重底のボイドスペースに浸水したものと考えられる。

本船は、生けす左舷側の海水出入口外縁の真鍮製の金具に欠損が生じていたことから、本事故発生以前に、船底に何らかの衝撃を受けて生けす付近の船底外板がもろくなっていたか、又は狭い亀裂が生じていた可能性があると考えられる。

本船は、帰航を始めてから船首方からの風浪を受け、船体を海面に

	<p>叩きながら北北西進したことから、もろくなっていた船底外板に亀裂が生じ、又は生じていた狭い亀裂が広がり、ボイドスペースに浸水したものと考えられる。</p> <p>本船の生けす左舷側の海水出入口外縁の真鍮製の金具に欠損が生じた時期については、船長が本事故当日の乗船中、船底に何かを接触させたり、乗り揚げさせたりしたことはなく、また、本船を管理するマリーナもいつから生じていたか分からなかったことから、明らかにすることができなかった。</p>
原因	<p>本事故は、本船が、伊勢湾北部において、船首方からの風浪を受けて船体を海面に叩きながら北北西進中、生けす近くの船底外板に亀裂が生じたため、二重底のボイドスペースに浸水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"> ・ 小型船舶をレンタルする事業者は、船舶を貸した後又は貸し出す前に、船底の状態を確認しておくことが望ましく、上架して保管する際には必ず船底の状態を確認すること。 ・ 小型船舶の操縦者は、航行中に喫水が変化した場合には、浸水を疑い、浸水箇所を確認し、浸水箇所が分かった場合、可能であれば、木栓や衣類などを利用して防水措置を採り、ビルジポンプ、あかくみ等で排水を行うこと。 ・ レンタルした小型船舶に乗る操船者は、喫水や機関に異変を感じた場合には、直ちにレンタル事業者に連絡し、必要に応じて海上保安庁に支援を求めること。

付図1 事故発生経過概略図

