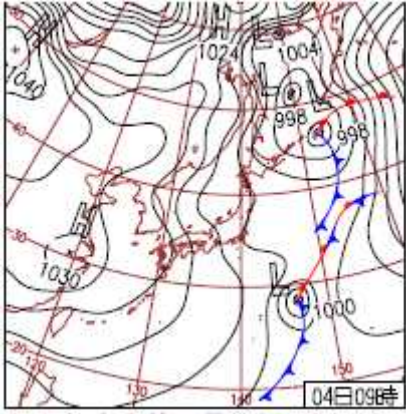


## 船舶事故調査報告書

令和5年2月15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12月6日 12時49分ごろ
発生場所	茨城県那珂湊港 那珂湊港南防波堤灯台から真方位256°380m付近 （概位 北緯36°20.2′ 東経140°35.9′）
事故の概要	プレジャーボート第六福由丸は、西進中、浅所に乗り揚げた。 第六福由丸は、同乗者4人が負傷し、船底部に破口等を生じた。
事故調査の経過	令和3年12月7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。
<b>事実情報</b> 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 第六福由丸、2.0トン 241-20143静岡、個人所有 8.69m (Lr) × 2.25m × 0.60m、FRP ディーゼル機関2基、108.8kW（合計）、昭和63年4月27日
乗組員等に関する情報	船長 56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10年10月2日 免許証交付日 令和3年12月7日 （令和5年10月1日まで有効） 同乗者A 56歳 同乗者B 56歳 同乗者C 46歳 同乗者D 56歳
死傷者等	軽傷 4人（同乗者A、同乗者B、同乗者C、同乗者D）
損傷	船底部に破口等
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 北東、風速 約4m/s、視程 約20km 海象：うねり 波向東南東、波高約2～2.5m、潮汐 上げ潮の初期、潮高 約119cm（大洗）（図1参照）

	 <p>図1 令和3年12月4日の天気図（気象庁提供資料）</p> <p>小笠原諸島に接近した台風21号は、12月4日朝に温帯低気圧になった。</p> <p>茨城県大洗町には、11月30日10時27分に波浪注意報が発表され、本事故当時、継続されていた。</p>
<p>事故の経過</p>	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、知人4人（以下「同乗者A」、「同乗者B」、「同乗者C」及び「同乗者D」という。）を乗せ、令和3年12月6日06時30分ごろ、釣りの目的で、那珂湊港東北東方沖の釣り場に向け、茨城県水戸市所在のマリーナ（以下「本件マリーナ」という。）を出航した。</p> <p>本船は、釣り場に到着して釣りをしたのち、12時00分ごろ帰航することとし、約10～15ノットの対地速力で手動操舵により、那珂湊港の東防波堤の東側を南進した。</p> <p>船長は、那珂湊港の南防波堤と外東防波堤の間を通過していたところ、左舷船尾方から大きな波がくるのを認め、目視で波に注意しながら南防波堤の南方を西進し、那珂川に入ろうした際、12時49分ごろ左舷船尾方から波を受け、波に乗るような状態となり、那珂川河口の浅所に乗り揚げた。</p> <p>船長は、同乗者の負傷の有無を確認し、本船の浸水状況等を点検したのち、12時51分ごろ携帯電話で118番通報し、13時09分ごろ大洗水族館付近の浅瀬に自力で上陸したことを再度118番通報した。</p> <p>船長は、救急車を要請し、その後船長及び同乗者4人が救急車に搬送され、同乗者Aが右目瞼挫創等、同乗者Bが低体温症及び顔面・鎖骨打撲、同乗者Cが頸椎捻挫等、同乗者Dが低体温症及び全身打撲傷と茨城県及び埼玉県内の病院で、それぞれ診断された。</p> <p>本船は、本事故後、クレーン車によって陸揚げされて解撤された。（付図1 事故発生経過概略図、写真1 本船 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船の喫水は、船首約1.0m、船尾約1.5mであった。</p> <p>船長は、本船に約10年以上乗船しており、本事故発生場所海域付</p>

	<p>近を約100回以上航行していた。</p> <p>船長は、出航する前、スマートフォンのアプリ及び気象庁の天気予報から気象情報を入手しており、本事故当時、時化<sup>しけ</sup>とは思っていなかった。</p> <p>船長は、荒天となった場合、那珂川河口付近の波が高くなることを知っていたものの、過去にも同様な海面の状況下、本件マリーナに帰航することができていたので、本事故当時、那珂川を通航して本件マリーナに向かって航行できると思っていた。</p> <p>船長は、本事故当時、那珂湊漁港から那珂川に通じる水門が、東日本大震災後、破損しており、通航できない状態であることを知っていた。</p> <p>一般財団法人日本水路協会発行のプレジャーボート・小型船用港湾案内（平成10年3月発行）には、那珂湊港について次のとおり記載されている。</p> <p>荒天時の港口付近は、波浪・うねりが特に大きくなり、これを後方から受けると危険。</p> <p>船舶事故ハザードマップによれば、那珂川河口付近において、平成20年10月以降、東方からのうねり等を受けて、本件を含めて3件の事故が発生しており、本件以外の2件の発生状況等は、那珂川上流のマリーナから出港したが河口付近で磯波が立っているのを認めて反転したところ左舷に波を受けて転覆したもの、那珂川の定係地に向けて西進中に船尾方から約2mの波を受けて浸水したものであった。</p>
<p><b>分析</b></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、波浪注意報が発表され、風速約4m/s、波高約2～2.5mの状況下、船長が本件マリーナに向けて那珂湊港を西進中、左舷船尾方から波を受ける状態で航行を続けたことから、左舷船尾方から波を受けた際、高い波に乗る状態となり、波に運ばれて那珂川河口の浅所に乗り揚げたもの考えられる。</p> <p>船長は、出航前に得た気象情報から時化<sup>しけ</sup>とは思っていなかったことから、本件マリーナを出航したものと考えられる。</p> <p>船長は、過去にも同様な海面の状況下、本件マリーナに帰航することができ、本事故当時も過去と同様に那珂川河口付近を通航できると思い、那珂川に向かって航行したものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、本船が、波浪注意報が発表され、風速約4m/s、波高約2～2.5mの状況下、船長が本件マリーナに向けて那珂湊港を西進中、左舷船尾方から波を受ける状態で航行を続けたため、左舷船尾方から波を受けた際、高い波に乗る状態となり、波に運ばれて那珂川河</p>

	口の浅所に乗り揚げたもの考えられる。
<b>再発防止策</b>	<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"> <li>・ 小型船の船長は、船舶が風波等の影響を受けやすいので、高いうねりが発生している海域には出航しないこと。</li> <li>・ 小型船の船長は、波が高い際、避難できる海域がある場合には、その海域にて波が収まるまで避難すること。</li> <li>・ 小型船の船長は、予定する海域について、水路書誌等を利用して港の特性を調べ、出航の可否を判断すること。</li> <li>・ 小型船の船長は、小型船舶が風波の影響を受けやすいことを考慮し、出航前に正確で詳細な気象及び海象情報を入手し、風、波の注意報等が発表されている場合は、出航しないこと。</li> <li>・ 小型船の船長は、転覆等を防ぐ目的で斜め追い波を受けないように進路を選定し、航行すること。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図

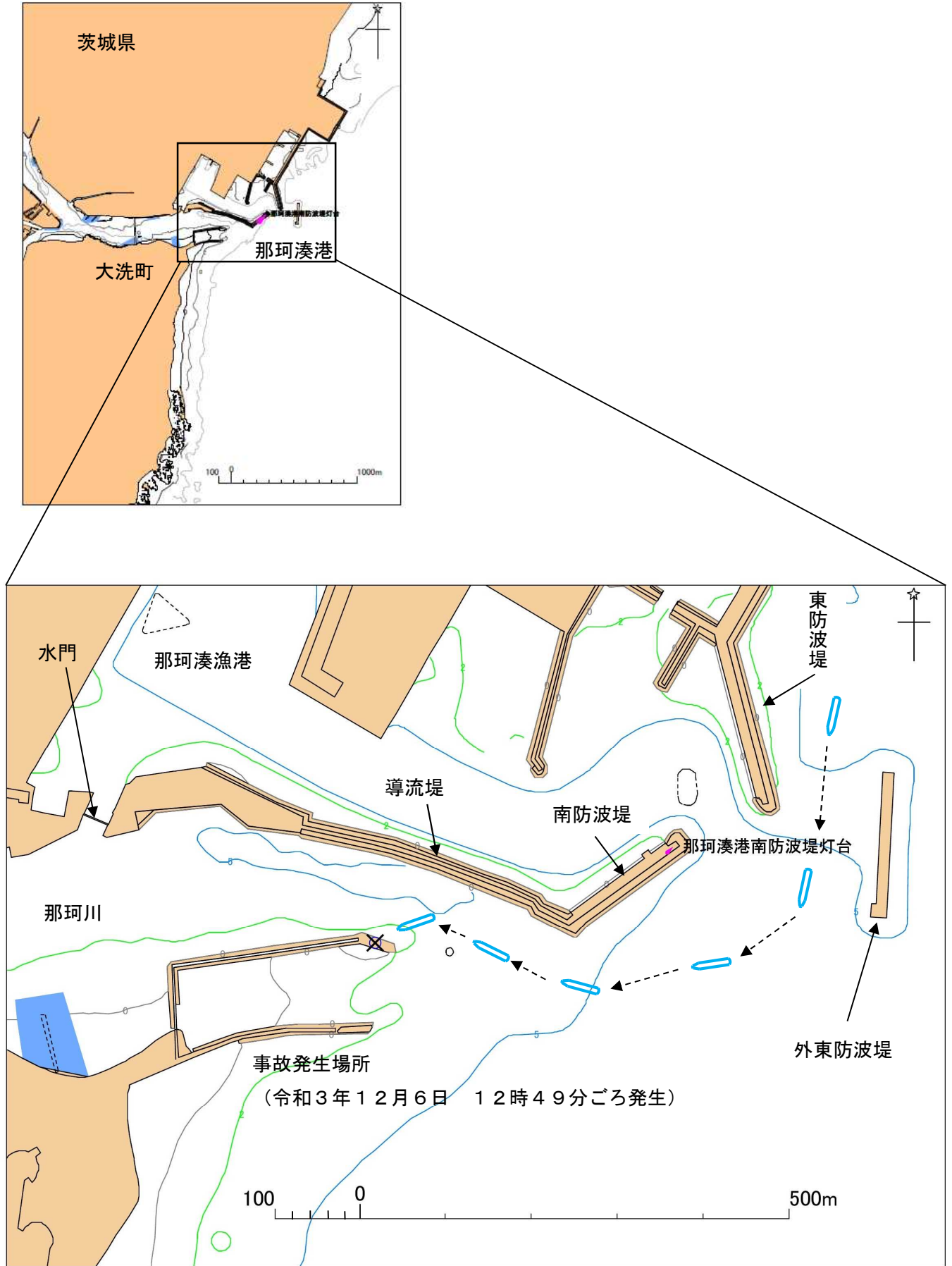


写真1 本船

