

## 船舶事故調査報告書

令和5年3月8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

<b>事故種類</b>	乗組員死亡
<b>発生日時</b>	不明（令和4年1月30日 11時00分ごろ～12時42分ごろの間（死亡推定時刻：30日午前中頃））
<b>発生場所</b>	不明（千葉県南房総市岩井海岸～大房岬 <sup>たいぶさ</sup> 北西方沖の間）
<b>事故の概要</b>	プレジャーボート <sup>まつかぜジュニア</sup> 松風Jr.は、船長が落水し、死亡した。 松風Jr.は、転覆して船外機に濡損を生じた。
<b>事故調査の経過</b>	令和4年2月22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。 原因関係者としての船長からの意見聴取は、本人が本事故で死亡したため、行わなかった。
<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 松風Jr.、5トン未満（長さ2.87m） 232-30871千葉、個人所有 不詳、FRP ガソリン機関、4.4kW、平成10年7月 （写真1 参照） 
	写真1 本船の外観（海上保安庁提供）
<b>乗組員等に関する情報</b>	船長 52歳 二級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定

	<p>免許登録日 平成10年4月23日</p> <p>免許証交付日 平成29年6月23日</p> <p>(令和5年4月22日まで有効)</p>
死傷者等	死亡 1人(船長)
損傷	船外機に濡損
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 北北東～北～北北東、風力3～2、 視界 良好</p> <p>海象：波高 約0.5m(第二海堡)、潮汐 上げ潮の中央期、 水温 約15℃</p>
事故の経過	<p>船長は、和船型である本船を自家用車に搭載し、1人で千葉県南房総市岩井海岸から釣りに出る旨を船長の家族に告げ、令和4年1月30日01時00分ごろ自宅を出発した。</p> <p>船長の家族によれば、11時00分ごろ船長の勤め先の会社の同僚が船長に架電し、洋上であることから掛け直す旨の応答があったものの、その後船長からの架電がなかった。</p> <p>本船は、12時42分ごろ、南房総市大房岬北西方沖で転覆した状態で漂流しているところを航行中の遊漁船の船長によって発見され、海上保安庁に通報されたのちに来援した巡視艇に揚収された。</p> <p>船長は、海上保安庁のヘリコプターにより、本船が転覆していた場所の約1.4km南方沖において、救命胴衣を着用した状態で発見されたものの、その場で死亡が確認され、のちに死亡推定時刻が1月30日午前中頃、死因が不詳と検案された。</p> <p>(付図1 事故発生場所概略図 参照)</p>
その他の事項	<p>本船は、ミニボート規格のボートに船外機を取り付け、小型船舶として検査を受けたもので、沿海区域を航行区域とするものの、当該船舶が安全に発着できる任意の地点から5海里(M)以内の水域のうち当該地点における海岸から3M以内の水域及び船舶安全法施行規則第1条第6項の水域に限る旨の制限があり、日没から日出までの間の航行を禁止する旨の条件があった。</p> <p>本船の船体には、顕著な損傷がなかった。</p> <p>船長の家族によれば、船長は、ふだんから薬の服用もなく、健康状態は良好であった。</p> <p>本船を発見した遊漁船の船長によれば、富浦湾には、浅所が存在し、北寄りの風があると、磯波が発生することがあった。</p> <p>海上保安庁刊行の本州南・東岸水路誌(書誌第101号、令和2年3月刊行)によれば、浦賀水道東岸について、次のとおり記載されている。</p> <p>浦賀水道東岸(海図W90)</p> <p>概要 洲崎～富津岬の間は出入りが多く、南部の館山湾のほか、北部の富津岬との間に富山湾、富浦湾などの小湾がある。内</p>

	<p>陸は山が多い。</p> <p>沿岸は富津岬南側の開湾が遠浅のほかは、一般に比較的深水であるが、距岸1M以内には、陰礁が各所に散在する。又沿岸域には、ノリヒビ及びび定置網が設置されている。</p> <p>(以下略)</p> <p>文献「波浪学のABC」(初版、磯崎一郎著、株式会社成山堂書店、平成18年8月28日発行)には、磯波について、次のとおり記載されている。</p> <p>第2章 沿岸における波の変形</p> <p>2.3 磯波</p> <p>(前略)</p> <p>沖合では碎波していない波でも、海岸の浅海域に進んでくる場合には、水深と海底勾配に関係して生じる浅水変形、屈折、反射などの効果によって波高が増大し、波長も短くなり、結局波形勾配が急峻になって碎波します。これが、いわゆる磯波です。</p> <p>(中略)</p> <p>外海に面した海岸の港では港口付近で磯波がよく起こります。小型船舶が出入港する場合、巻き波と砕け寄せ波があると非常に危険ですから注意してください。</p> <p>(後略)</p> <p>国土交通省海事局発行のリーフレット「ミニボートに乗る前に知っておきたい安全知識と準備」(平成23年度発行)には、ミニボートの安全常識について、次のとおり記載されている。</p> <p>ミニボートは、幅が狭い、長さが短い、船体の重量が乗員よりも軽いなどの特徴を持つ船です。また、2馬力以下のエンジンを搭載することになっていますが、エンジンの能力からも、遠くまでいくこと、波の高い水面を走ること、大人数が乗ることは前提としていません。ミニボートが安全に航行できる限界は低いことを十分認識してください。</p> <p>ミニボートが安全に航行できる波の範囲は、乾舷の高さ(水面から船縁までの高さ)の半分以下である波高20cmくらいまで、風速では4m/s以下を目安と考えてください。これを超えている海況の場合は、出航しないようにしましょう。</p>
<p><b>分析</b></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>不明</p> <p>不明</p> <p>不明</p> <p>船長の死因は、不詳であった。</p> <p>船長は、本船に乗船して岩井海岸を出発し、11時00分ごろ会社</p>

	<p>の同僚と通話をした後、12時42分ごろ本船が大房岬北西方沖で転覆した状態で漂流しているところを遊漁船の船長に発見されたことから、この間において、落水したものと考えられる。</p> <p>本事故発生場所付近は、険礁が多く、外洋に面していることから、磯波が発生し、これによって本船が転覆した可能性があると考えられる。</p> <p>本船は、ミニボート規格のボートに船外機を取り付けた船舶であったことから、外洋に面した海域を航行する十分な堪航性を有していなかったものと考えられる。</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、本船が、岩井海岸を出発したのち、船長が落水したことにより発生したものと考えられる。</p>
<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>・ 小型船舶の操縦者は、浅所が存在する海域では、海底の複雑な地形の影響により、予期せぬ高波が発生することがあることに留意して航行すること。</li> <li>・ ミニボートに船外機を取り付けた船舶は、たとえ天候が穏やかであっても、外洋では波浪が高いことがあるので、外洋に面した海域を航行しないことが望ましい。</li> </ul>

