

船舶事故調査報告書

令和5年7月5日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	転覆
発生日時	令和4年11月11日 08時10分ごろ
発生場所	東京湾風の塔（川崎人工島）北東方沖 東京湾アクアライン風の塔灯から真方位046° 1.7海里付近 （概位 北緯35° 30.6′ 東経139° 51.6′）
事故の概要	プレジャーボート興進丸は、航行中、船倉内に浸水し転覆した。
事故調査の経過	令和4年12月14日、主管調査官（横浜事務所）を指名 原因関係者から意見聴取手続実施済
事実情報	
船種船名、総トン数	プレジャーボート 興進丸、5トン未満（長さ7.38m）
船舶番号、船舶所有者等	232-23608千葉、個人所有
乗組員等に関する情報	船長、二級小型
負傷者	なし
損傷	右舷船底中央部に亀裂、船外機等に濡損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北北西、風速 約5～6m/s、視界 良好 海象：波向 北北西、波高 0.5m、潮汐 下げ潮の初期
事故の経過	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、千葉県市川市真間川沿いの係留地を出航し、風の塔南方沖で釣りを行った後、約5ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で帰航を開始した。</p> <p>船長は、風の塔付近を通過して北北東進中、船体が右舷側に傾斜しているように感じ、積み込んでいた荷物を左舷寄りに移動するなどしていたところ、船尾部右舷側の船倉（以下「本件船倉」という。）のハッチが外れていることに気付いた。</p> <p>船長は、船外機を中立運転として本件船倉のハッチを開けたところ、本件船倉内が海水で満たされており、徐々に右舷側への傾斜が増加し船尾部が沈下していくので、船首部左舷側に移動したものの本船が右舷側に転覆し、落水した。</p> <p>船長は、本船の船底によじ登った後、所持していた携帯電話で118番通報して救助を依頼した。</p> <p>船長は、付近を航行していた船舶に救助されたのち、来援した巡視艇に引き継がれ、同艇にえい航された本船と共に東京都江東区青海に送られた。</p> <p>本船は、本事故後、陸揚げの際、右舷船底中央部のキールに沿って、約50cmの長さに渡り亀裂が生じていることが確認された。</p> <p>本船は、船質がFRPで、船尾部に本件船倉を含め3つの船倉が設けられており、本件船倉及び左舷側の船倉が燃料タンク区画で、中央の船倉がバッテリー区画であり、各船倉とも船首側に配線等を通すため</p>

	<p>の開口部が設けられていた。</p> <p>船長は、本事故当日の出航前、燃料の給油及びバッテリー端子の接続を行う目的で本件船倉及び中央の船倉の各ハッチを開けた際、各船倉内に浸水していないことを確認していた。</p> <p>本船は、進水年月が不詳で、平成6年7月に第1回定期検査を受検し、令和3年11月に中古船として購入されたもので、購入以前の整備記録は不明であり、購入以前から河川に係留された状態で保管されていた。</p> <p>船長は、令和4年3月頃に船底の清掃及び塗装を行った際、亀裂等の不具合には気付かなかった。また、購入後、月に1回程度の頻度で本船を運航しており、船底が浅所に接触したことはなかった。</p> <p>船長は、本事故当日、往路において約15～20knの速力で航行し、浮遊物等に接触した感覚はなかったものの、波により船体が動揺して船底が海面を叩く状況であった。</p>
<p>分析</p>	<p>本船は、航行中、右舷船底中央部のキールに沿って生じた亀裂から浸水したことにより、同亀裂から本件船倉に海水が流入して右舷側に傾斜し、転覆したものと考えられる。</p> <p>本船は、船齢が28年以上で、中古船として購入される以前の整備記録が不明であり、船体に経年劣化が生じていた可能性があることに加え、出航後に波により船体が動揺して船底が海面を叩くなど何らかの衝撃を受けて右舷船底中央部のキールに沿って亀裂が生じた可能性があると考えられるが、これらの状況を明らかにすることはできなかった。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、航行中、右舷船底中央部のキールに沿って生じた亀裂から浸水したことにより、同亀裂から本件船倉に海水が流入して右舷側に傾斜し、発生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、航行中、波により船体が動揺する場合、減速、進路変更等により船体動揺を軽減すること。また、浮遊物との接触に注意すること。 ・ 船舶所有者は、船齢の高い船舶を中古で購入した場合、整備業者による外板の点検及び整備を実施することが望ましい。