

## 船舶事故調査報告書

令和6年5月22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	乗揚
発生日時	令和5年9月20日 12時25分ごろ
発生場所	千葉県富津市富津岬西方沖の第1海堡西岸 第2海堡灯台から真方位082° 1.3海里（M）付近 （概位 北緯35° 18.9′ 東経139° 46.0′）
事故の概要	プレジャーボートアクアマリン号は、釣りをしながら漂泊中、浅所に乗り揚げた。 アクアマリン号は、船体中央部の船底外板に破口を生じ、その後、波を受け転覆した。
事故調査の経過	令和5年10月19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 アクアマリン号、0.9トン 232-42822千葉、有限会社サンマリン（A社） 7.29m（Lr）×1.79m×0.73m、FRP ガソリン機関（船外機）、36.8kW、不詳 （写真1 参照） 
乗組員等に関する情報	船長 48歳 二級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成11年4月7日 免許証交付日 令和2年10月6日 （令和7年10月5日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	船体中央部の船底外板に破口、主機等に濡損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南南西、風速 約5m/s、視界 良好 気温 約28.7℃（14時00分、風の塔（川崎人工島））

写真1 本船

	<p>海象：波向 南西、波高 約0.3m、潮汐 下げ潮の末期  海水温 約28.8℃（14時00分、風の塔（川崎人工島））</p>
<p>事故の経過</p>	<p>本船は、レンタルボートで、船長が1人で乗り組み、知人2人（以下「同乗者A」及び「同乗者B」という。）を乗せ、釣りの目的で、令和5年9月20日08時15分ごろ、千葉県木更津市畔戸<small>くろと</small>のA社前面の小櫃川<small>おびつ</small>右岸から出航した。</p> <p>船長は、09時00分ごろから木更津港防波堤付近で釣りを行ったのち、釣り場を変えることとし、第1海堡付近に向けて移動を始めた。</p> <p>船長は、以前、第1海堡付近で釣りを行った際、投錨したものの、底質が砂で走錨した経験があり、船外機を停止し、漂泊して釣りを行うこととした。</p> <p>本船は、第1海堡南西方沖に到着後、漂泊して北方に流され、船長が船外機を始動して、第1海堡南西方沖に移動した。</p> <p>本船は、船首を北北東方に向けて船外機をチルトアップして漂泊し、船長及び同乗者2人が立って釣りをを行い、船長が風波によって第1海堡西岸に圧流されていることを認めたが、初めて海釣りをする釣果のない同乗者2人に魚を釣らせたいと思い、釣りに夢中になって漂泊を続けた。</p> <p>船長は、思った以上に本船が圧流され、第1海堡西岸の護岸の捨て石<sup>*1</sup>に近づいたので、同乗者Aにボートフックで捨て石を押しもらい、船外機を始動して移動しようとしたものの、12時25分ごろ本船が捨て石に乗り揚げた。（図1参照）</p> <div data-bbox="722 1272 1254 1585" data-label="Image"> </div> <p>図1 第1海堡（出典：国土地理院空中写真）</p> <p>船長は、右舷後部の操舵スタンド後方に座り、船外機を始動して捨て石から離れたものの、本船が右舷側に傾斜して速力が上がらなくなり、船尾部の3つ（両舷及び中央）の物入れを確認したところ、右舷船尾部の物入れのみに海水が浸入しているのを認め、同乗者と共にバケツ等で排水し、同物入れ内下部の排水口（直径5cm程度）に軍手を丸めて詰めた。（写真2参照）</p>

\*1 「捨て石」とは、護岸、堤防及び橋脚などを築造する際、水の勢いを弱めるために水中に投入する石をいう。

船長は、右舷船尾部の物入れの浸水が止まり、本船の傾斜がなくなったので、速力が上がらなかったものの、自力で航行できると思い、移動して釣りを再開することとし、東京湾アクアライン海ほたる（木更津人工島）付近に向け、移動を始めた。

本船は、海ほたる南方沖に到着して停船後、船尾部が沈下しブルワーク下の排水口から甲板上に浸水が始まった。（写真3参照）



写真2 船尾部



写真3 右舷船尾部

本船は、船長が14時29分ごろ携帯電話でA社担当者に救助を要請し、同乗者と共にバケツ等で排水したものの、船尾部が海中に没した後、南西からの波を受け、左舷側に傾斜し転覆した。

船長及び同乗者2人は、落水したのち、着用していた救命胴衣の浮力により海面に浮上し、同乗者2人が泳いで海ほたる護岸の消波ブロックに上陸し、船長が本船のフェンダーのロープを左手に巻き付け、右手で消波ブロックを掴み、A社の救助艇の到着を待った。

海上保安庁のヘリコプター、巡視艇2隻及び車両は、本船の状況を目撃した海ほたる利用者からの118番通報を14時55分ごろに受け、現地へ出動した。

A社の救助艇は、15時57分ごろ本船付近に到着し、船長が救助艇からロープを受け取って本船に結び、本船は転覆した状態のまま、救助艇にえい航され、A社に陸揚げされた。

船長及び同乗者2人は、海ほたる護岸で来援した巡視艇に安否を確認され、海ほたる施設内で海上保安官の調査を受けた後、A社の車両でA社に移動した。

（付図1 事故発生経過概略図、付図2 事故発生後の本船の経過概略図 参照）

その他の事項

(1) 本船のレンタル状況

船長は、令和2年ごろからA社ボートの利用を始め、過去に3回程度レンタルし、令和5年にボートをレンタルするのは本事故当日が初めてで、本船の利用は2回目であった。

A社は、出航条件を定めていなかったが、風速10m/sを超える場合は、利用者に使用を中止するよう求めていた。

(2) 本船の状況

本船の喫水は、不詳であった。

本船の甲板下には、船首から船尾にわたって中心部に空所が設けられ、船体中央部付近の幅は約55cm、深さは約35cmであった。(写真4、5参照)



写真4 甲板上



写真5 甲板下

A社担当者によれば、船尾部の3つ（両舷及び中央）の物入れ内下部には、物入れに入った海水を甲板下の空所に流す排水口が設けられており、これらの排水口は船外に通じてはいなかった。

両舷物入れ内下部の排水口には、ねじ込み式の蓋があったが、中央物入れ内下部の排水口には蓋がなく、本船をえい航後に陸揚げした際、これら両舷の蓋は両方とも見当たらなかった。

### (3) 船長の認識等

船長は、過去の経験から、第1海堡付近の水深が浅いことを知っており、本事故当時、時折GPSプロッターで水深を確認し、水深1.5m以内になれば移動しようと思っていた。

船長は、本事故時、本船の船底に2、3回程度、音や振動を感じて何かに接触した認識があったが、過去にFRPを水槽に施工した際、FRPは丈夫であると感じていたため、船底に破口が生じたとは思わなかった。

船長は、後日、A社担当者から本船の甲板下の構造や船体中央部の船底外板に破口（縦横それぞれ15cm程度）が生じていたことを聞き、以下のとおり推測した。

- ① 乗揚により船体中央部の船底外板に破口が生じて甲板下の空所に海水が浸入し、船長が右舷後部の操舵スタンド後方に座っていて右舷側に傾斜して、同空所に通じていた右舷船尾部の物入れに浸水した。(図2参照)

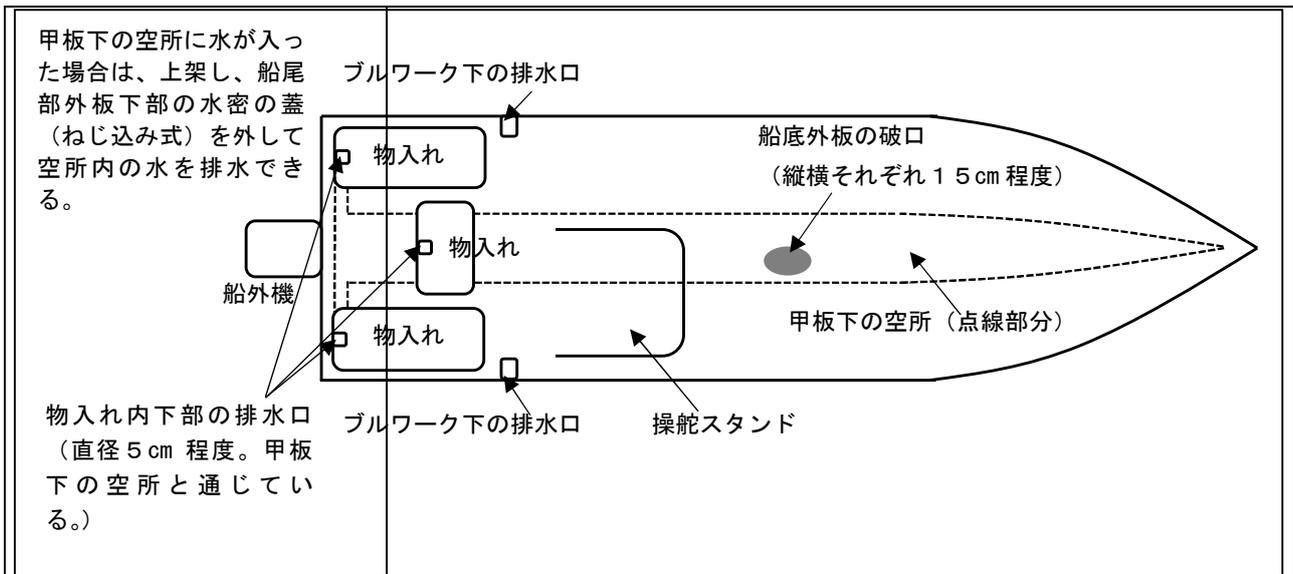


図2 船体略図

- ② 右舷船尾部の物入れへの浸水については、船尾部の3つの物入れと甲板下の空所が通じていることを知らなかったため、本船が右舷側に傾斜した際、気が動転してブルワーク下の排水口から浸入したものと誤って認識していた。
- ③ 右舷船尾部の物入れ内を確認した際、海水が浸入しているのを認めたが、ねじ込み式の蓋は見ておらず、右舷船尾部の物入れ内下部の排水口に軍手を丸めて詰め、同物入れへの浸水は止まったように見えた。
- ④ 船底外板の破口から甲板下の空所に浸入した海水により船体が沈下した状態だったので、海ほたるへの移動時に速力が上がらず、停船後、船尾部のブルワーク下の排水口から甲板上に浸水した後、転覆した。

(4) 船長及び同乗者の救命胴衣

船長及び同乗者の救命胴衣は、いずれも固型式で、同乗者A及び同乗者Bは本船内の備付けのものを、船長は自身で持ち込んだものをそれぞれ着用していた。

(5) 船長の携帯電話の携行状況

船長は、本事故当時、携帯電話（スマートフォン）を救命胴衣の外ポケットに入れており、落水後に濡れたものの携帯電話を使用することができた。

分析

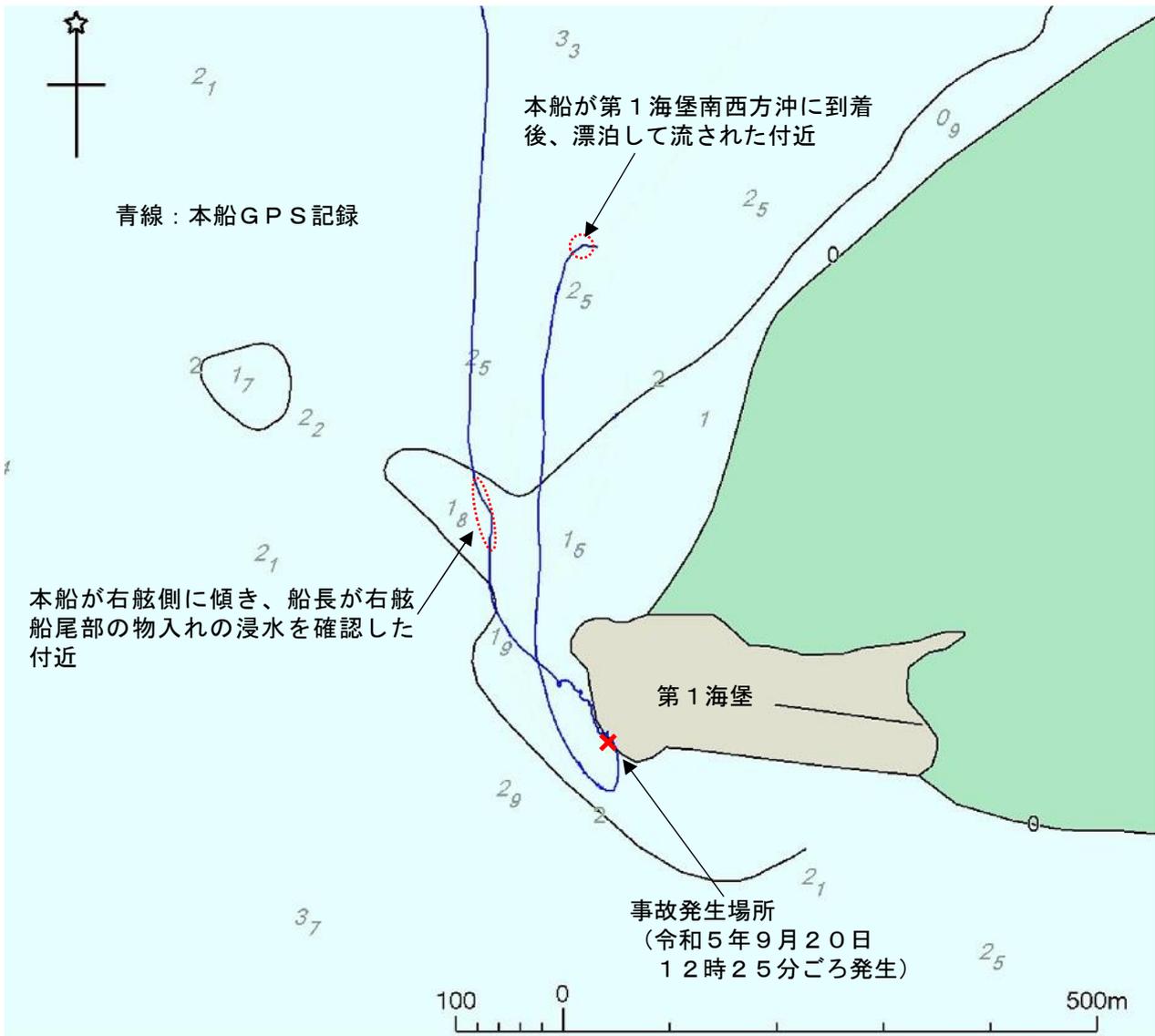
乗組員等の関与  
船体・機関等の関与  
気象・海象等の関与  
判明した事項の解析

あり  
なし  
なし

本船は、第1海堡南西方沖において、漂泊中、風波によって第1海堡西岸の護岸の捨て石に向かって圧流される状況下、船長が、初めて

	<p>海釣りをする釣果のない同乗者2人に魚を釣らせたいと思い、釣りに意識を向けて漂泊を続けたことから、捨て石に接近していることに気付いたものの措置が遅れ、捨て石に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、本事故後に右舷船尾部の物入れ内下部の排水口に軍手を丸めて詰め、浸水が止まったように見えたことから、海ほたる南方沖に移動して釣りを再開しようとしたものと考えられる。</p> <p>本船は、本事故時に生じた船底外板の破口から甲板下の空所に海水が浸入して船体が沈下した状態で移動し、海ほたる南方沖に到着して停船後、船底外板の破口から物入れ内下部の排水口を通じて甲板上に浸入した海水が増加して船尾部が沈下し、ブルワーク下の排水口から甲板上に浸水が始まり、船尾部が海中に没した後、南西からの波を受け、左舷側に傾斜し転覆したものと考えられる。</p> <p>船長が、本事故発生後に本船の速力が上がらなくなった状況から、船体の異常を感じたものの、A社担当者に状況を連絡せず、また、早期に帰航しなかったものと考えられる。これらのことは、本船が転覆して主機等に濡損を生じる結果を招き、被害の拡大に関与したのものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、本船が、第1海堡南西方沖において、漂泊中、風波によって第1海堡西岸の護岸の捨て石に向かって圧流される状況下、船長が、初めて海釣りをする釣果のない同乗者2人に魚を釣らせたいと思い、釣りに意識を向けて漂泊を続けたため、捨て石に接近していることに気付いたものの措置が遅れ、捨て石に乗り揚げたものと考えられる。</p>
<p><b>再発防止策</b></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"> <li>・ 小型船舶の船長は、浅所付近で漂泊する場合、風波の影響を考慮し、釣りに意識を向けるなど特定の事項に意識を集中させることなく、浅所からの距離を十分にとり、浅所へ接近しないよう船位の確認を適切に行うこと。</li> <li>・ 小型船舶の船長は、自船の船体構造を熟知するとともに、乗揚時には、浸水箇所がないか船体全体にわたって調査すること。</li> <li>・ 小型船舶の乗船者は、万が一の落水に備え、携帯電話を防水ケースに入れて常に携行し、緊急時の連絡手段を確保しておくこと。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図



付図2 事故発生後の本船の経過概略図

