

船舶事故調査報告書

令和6年10月2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6年1月7日 09時30分ごろ																								
発生場所	神奈川県葉山町葉山港南西方沖 葉山灯台から真方位241° 1.5海里（M）付近 （概位 北緯35° 15.5′ 東経139° 32.2′）																								
事故の概要	プレジャーボート <sup>ネオ</sup> NEOは、右転中、横波を受けて転覆した。																								
事故調査の経過	令和6年1月24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 NEO、総トン数なし（長さ2.89m）																								
船舶番号、船舶所有者等	235-48330埼玉、個人所有																								
乗組員等に関する情報	船長、一級小型																								
負傷者	なし																								
損傷	船外機等に濡損																								
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、視界 良好</p> <p>本事故発生場所の南東方約6.5Mに位置する三浦地域気象観測所の1月7日の風向風速観測値は、次のとおりであった。</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">時 分</th> <th colspan="2">平 均</th> <th colspan="2">最大瞬間</th> </tr> <tr> <th>風向</th> <th>風速(m/s)</th> <th>風向</th> <th>風速(m/s)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>09時20分</td> <td>北北東</td> <td>6.6</td> <td>北東</td> <td>14.9</td> </tr> <tr> <td>09時30分</td> <td>北北東</td> <td>7.4</td> <td>北北東</td> <td>13.0</td> </tr> <tr> <td>09時40分</td> <td>北北東</td> <td>7.0</td> <td>北北東</td> <td>14.1</td> </tr> </tbody> </table> <p>海象：波高 約1.5～2.0m、潮汐 上げ潮の中央期、水温 約17℃</p> <p>葉山町には、令和6年1月5日10時02分に強風注意報（平均風速約12m/s）が発表され、本事故当時も継続中であった。</p>	時 分	平 均		最大瞬間		風向	風速(m/s)	風向	風速(m/s)	09時20分	北北東	6.6	北東	14.9	09時30分	北北東	7.4	北北東	13.0	09時40分	北北東	7.0	北北東	14.1
時 分	平 均		最大瞬間																						
	風向	風速(m/s)	風向	風速(m/s)																					
09時20分	北北東	6.6	北東	14.9																					
09時30分	北北東	7.4	北北東	13.0																					
09時40分	北北東	7.0	北北東	14.1																					
事故の経過	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、左舷船尾端に設置された自作のスパンカー<sup>*1</sup>を揚げ、葉山港を出航したのち、同港南西方沖において船首部のクリートから錨索を約3m伸出させて錨等を吊るし、船首を北北東方に向けて漂泊しながら、釣りを開始した。</p> <p>船長は、しばらくして風が強まり、波高が約1.5～2.0mに高まり、周囲の海面に白波が発生しているのを認め、時化により航行の継続を困難に感じ、釣りをやめて帰航することとし、錨を船内に引き揚げたところ、強風により急に回頭して船首が南東方に向いたので、船首を葉山港に向けようと低速力で右転を開始した。</p>																								

\*1 「スパンカー」とは、漂泊中などに船首を風上に向け、横揺れを低減するために船尾部に張る帆のことをいう。

本船は、右転中、船首が西方に向いた際、右舷に北北東方からの風をスパンカーに受けて船体の右舷側が持ち上がり、大きく左舷側に傾斜して転覆した。

船長は、転覆した際に救命胴衣を着用した状態で投げ出され、本船の船底によじ登り、携帯電話で海上保安庁に通報した後、来援した海上保安庁のゴムボートに救助され、葉山港に到着した。

本船は、転覆した状態のまま、海上保安庁の特殊警備救難艇によって葉山港にえい航された後、廃船された。

船長は、本事故前日21時ごろ葉山沖の気象情報をウェブサイトで入手しており、葉山の風向が北、風速が約3m/sの予報を知ったが、葉山町に強風注意報が発表されていることに気付かず、葉山港にあるマリナーの風向風速計で観測された気象情報が予報と同じであることを知り、出航を決めた。

船長は、本事故当時、強風注意報が発表されていることを知っていたら、出航を取り止めていたと本事故後に思った。また、マリナーの職員から出航前に気象予報の情報はなく、本事故後、プレジャーボートが転覆した事故を聞いた。

船長は、スパンカーを揚げると少し左舷側に傾いた状態となり、いつも船首が風上を中心にして大きく左右に振れて不安定となる特性があったので、船首部から錨等を吊るして特性を抑えていた。

本船は、ミニボート規格のボートに出力7.20kWの船外機を取り付け、小型船舶として検査を受けており、燃料油タンク（容量約40ℓ）を搭載し、船底がほぼ平らな構造であり、喫水が船首約0.1～0.2m、船尾約0.4m、乾舷（水面から舷縁までの高さ）が両舷及び船尾共に約0.4mであった。

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。

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。

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。

文献「モーターボート入門」（4版、戸田孝昭著、株式会社ダヴィッド社、昭和47年6月1日発行）には、波のある場合の運用に

	<p>ついて、次のとおり記載されている。</p> <p>第六章 モーターボート運用に必要なこと</p> <p>波のある場合</p> <p>(中略)</p> <p>波が大きくなったら、磯波と追い波に注意しましょう。大きな横波をくらうとボートは横転してしまふことがあります。</p> <p>(中略)</p> <p>波の大きい場合は、ボートの乗員はできるだけ姿勢を低くして重心を下げ、ボートの中心線上に坐るようにし、バウ(船首)を波に向けてスローで走りましょう。</p> <p>(中略)</p> <p>しかし、もっとも安全な方法があります。天気予報に注意し、また海の荒れ模様、雲の動きなどから判断して、そのような海に出て行かないことです。</p> <p>(後略)</p> <p>(付図1 事故発生場所概略図 参照)</p>
<p><b>分析</b></p>	<p>本船は、強風注意報が発表されている状況下、船長が、同注意報の発表を知らず、入手していた気象予報とマリナーで観測された気象情報とが同じで出航が可能と判断し、釣り場で風が強まり、波高が約1.5～2.0mに高くなったので、帰航しようとスパンカーを展開したまま右転したことから、船首が西方に向いた際にスパンカーに風圧を受けて右舷が持ち上がり、大きく左舷側に傾斜し、転覆した可能性があると考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、本船が、強風注意報が発表されている状況下、船長が、同注意報の発表を知らず、入手していた気象予報とマリナーで観測された気象情報とが同じで出航が可能と判断し、釣り場で風が強まり、波高が約1.5～2.0mに高くなったので、帰航しようとスパンカーを展開したまま右転したため、船首が西方に向いた際にスパンカーに風圧を受けて右舷が持ち上がり、大きく左舷側に傾斜し、転覆した可能性があると考えられる。</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>・プレジャーボートの船長は、強風となったとき、スパンカーを展開しないこと、また、船体がミニボート規格で航行の継続を困難に感じた場合、無理せず、海上保安庁に救助を要請すること。</li> <li>・プレジャーボートの船長は、出航前に気象及び海象情報を入手する際、特定のサイトだけでなく気象庁のウェブサイトや海上保安庁の沿岸域情報提供システム等を活用して、警報及び注意報の発表状況も必ず確認し、強風注意報等が発表されているときは出航を控えること。</li> </ul>

付図1 事故発生場所概略図

