

船舶事故調査報告書

令和6年5月29日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	沈没
発生日時	令和5年6月25日 05時40分ごろ
発生場所	静岡県東伊豆町稲取岬南方沖 稲取岬灯台から真方位178° 670m付近 (概位 北緯34° 45.7' 東経139° 02.8')
事故の概要	プレジャーボートしー丸は、北東進中、船尾外板から海水が浸入して沈没した。
事故調査の経過	令和5年8月2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 船舶番号、船舶所有者等	プレジャーボート しー丸、0.9トン 241-21430静岡、個人所有 ディーゼル機関、船内外機、4サイクル、出力29.4kW、回転数 毎分3,500、4気筒、ボア78mm、使用燃料軽油、機関製造年 月不詳、昭和60年9月28日工場出荷
乗組員等に関する情報	船長、一級小型・特殊・特定
負傷者	なし
損傷	沈没（全損）
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北北西、風力 2、視界 良好 海象：波高 約0.2m、水温 約23℃
事故の経過	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、同乗者2人を乗せ、釣りを終え、東伊豆町稲取漁港に向けて北東進を開始した直後、操舵室後方の甲板下で衝撃音が生じるとともに同甲板上の蓋が吹き飛び、更に同甲板下でガタガタという大きな異音が発生し、船長が主機を停止した。</p> <p>船長は、船尾が沈下して船尾端の上縁から浸水しているのを認め、バケツを用いて海水の排水を同乗者に行わせるとともに118番通報を行った。</p> <p>同乗者は、排水をしても海水が一向に減らず、船尾外板に破損が生じて大量の海水が浸入しているのを認め、その旨を船長に伝えた。</p> <p>船長は、船尾部が水没し始めたので排水を諦めて退船することを決め、救命胴衣を着用した状態で同乗者2人と共に海に飛び込み、救命浮環に掴まって救助を待っていたところ、本船は船尾から沈没した。</p> <p>船長及び同乗者2人は、漂流中に付近を航行中の遊漁船に救助され、稲取漁港に到着した。</p> <p>本船は、主機が船体中央の機関室下部中央に設置され、主機の船尾側中央から連結軸、中間軸及び連結軸が順に船尾に向けて甲板下の中間軸区画に配置され、船尾外板中央に取り付けられたアウトドライブ</p>

	<p>ユニットと接続されていた。</p> <p>本船は、主機の出力軸と接続された連結軸の両端、及び機関室船尾外壁に取り付けられたアウトドライブの駆動軸に接続された連結軸（以下「アウトドライブ側連結軸」という。）の両端にそれぞれゴム製たわみ継手（以下「本件たわみ継手」という。）が取り付けられていた。</p> <p>機関整備会社担当者は、船長から聞いた話をもとに他船での事故事例を勘案し、本件たわみ継手の一部が破断して中間軸及びアウトドライブ側連結軸が振れ回り、中間軸区画の蓋及び船尾側外板が破損して海水が機関室へ流入したものと推測した。</p> <p>本船は、進水年月が不詳で、令和2年10月に中古として購入されて定期検査を受検しており、購入以前の整備記録は不明であった。</p> <p>船長は、本船を購入する際、前所有者から船齢35年以上であることを聞いており、購入後、月1回程度使用し、出航前にバッテリー、冷却水量、燃料油量等の点検を行っていたが、軸系統の整備を行っていなかった。</p>
<p>分析</p>	<p>本船は、軸系統の整備が行われていない中、稲取漁港に向けて北東進を開始した直後、本件たわみ継手の一部が破断し、中間軸及びアウトドライブ側の連結軸が振れ回り、船尾外板に接触するなどして同外板が破損したことから、同破損部から浸水して機関室に海水が流入し、沈没した可能性があると考えられるが、本船が回収不能となったことから、船尾外板が破損した要因を特定することはできなかった。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、軸系統の整備が行われていない中、本船が稲取漁港に向けて北東進を開始した直後、本件たわみ継手の一部が破断し、中間軸及びアウトドライブ側の連結軸が振れ回り、船尾外板に接触するなどして同外板が破損したため、同破損部から浸水して機関室に海水が流入し、沈没した可能性があると考えられる。</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"> ・ 船舶所有者は、船齢の高い船舶を中古で購入した場合、定期的に機関整備業者による軸系統の点検及び整備を実施することが望ましい。