

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	転覆
発生日時	令和5年1月19日 10時45分ごろ
発生場所	大分県大分市 ^{（北緯）} 関埼北方沖 関埼灯台から真方位356° 870m付近 （概位 北緯33° 16.5′ 東経131° 54.1′）
事故の概要	プレジャーボート ^{（りゅうせい）} 流星号は、北西進中、転覆した。
事故調査の経過	令和5年2月13日、主管調査官（門司事務所）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 流星号、5トン未満（長さ3.68m）
船舶番号、船舶所有者等	292-18832大分、個人所有
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	船外機に濡損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北西、風力 3、視界 良好 海象：うねり 波向北西、波高約0.5～1.0m、潮汐 下げ潮の 中央期
事故の経過	<p>本船は、和船型の船外機船であり、船長が1人で乗り組み、流し釣りの目的で大分市大分港を出航した。</p> <p>本船は、船長が周囲に白波が立ち始めたのを認めたものの、釣り場を移動しようとして関埼北方沖を北西進中、船首方から大きな波を受け、船首部が波の谷間に突っ込み、大量の海水が船内に流入して船体が右舷側に傾斜し、転覆した。</p> <p>船長は、膨張式の救命胴衣を着用しており、本船の船底^{（は）}に這い上がり、防水型携帯電話で118番通報して救助を待っていたところ、付近を航行中の船舶に救助され、その後来援した巡視艇に移乗し、本船は、巡視艇に^{（えい）}航され、大分市佐賀関港に入港した。</p> <p>国土交通省ホームページの「小型船舶の航行の安全に関する教則」には、荒天時の操縦について、次の記載がある。</p> <p>(1)風浪に対して直角に航行</p> <p>波を船首方向から受ける場合は、他の方向に比べて転覆などの危険度は最も低くなる。しかし、波に船首が突っ込む危険や、船首・船尾が上下する縦揺れ（ピッチング）の発生、船首の左右揺れ（ヨーイング）の発生、また持ち上げられた船首が水面にたたきつけられる衝撃が大きいなど、波の状態に応じた速度の選定及び絶え間のない速力調整が必要な経験を要する操縦が必要となる。</p>

	<p>(2)風浪に対して斜めに航行</p> <p>波を斜め前方（波の進行方向に対して 30 度程度）から受けるように航行すると、ピッチングなど発生しにくく、また、衝撃を和らげることができる。船首が波下側へ落とされると、波と平行になり最も危険な状況になるので、角度を保つように操舵する。また、速度が速いほど波の衝撃が大きく船首が落とされやすいので、舵がよく効く範囲内で減速する。</p>
分析	<p>本船は、北西進中、北西からの風浪を船首方から受けながら航行を続けたことから、波高約 1 mの波を受けた際、船首部が波の谷間に突っ込み、大量の海水が船内に流入し、船体が右舷側に傾斜して転覆したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、本船が、北西進中、北西からの風浪を船首方から受けながら航行を続けたため、波高約 1 mの波を受けた際、船首部が波の谷間に突っ込み、大量の海水が船内に流入し、船体が右舷側に傾斜して転覆したものと考えられる。</p>
再発防止策	<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"> ・ 小型船舶の船長は、波高が高くなってきた場合、乾舷が低いことを考慮し、早期に帰航すること。 ・ 小型船舶の船長は、やむを得ず、波高が高い海域を航行する場合、波の状況を確認しながら、船首部が波の谷間に突っ込まないよう波を斜め前方から受けるように操舵することが望ましい。