

船舶事故調査報告書

令和7年5月28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6月4日 12時10分ごろ |
| 発生場所 | 三重県紀北町長島港 長島港大石灯台から真方位308°980m付近 (概位 北緯34°11.5′ 東経136°21.0′) |
| 事故の概要 | プレジャーボート ^{モトヤマ} FM9は、西進中、転覆した。 |
| 事故調査の経過 | 令和6年6月18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 FM9、総トン数なし（長さ2.80m） |
| 船舶番号、船舶所有者等 | 第240-66558号（船舶検査済票の番号）、個人所有 |
| 乗組員等に関する情報 | 船長、二級小型・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 南東、風速 約5m/s、視界 良好 海象：波向 南東、波高 約50cm |
| 事故の経過 | <p>本船は、船長が1人で乗り組み、同乗者1人を乗せ、長島港沖で釣り中、風が強くなってきたので同港に帰航することとした。</p> <p>本船は、後方からの追い波を受けながら航行中、船首部から浸水して転覆した。</p> <p>船長及び同乗者は、本事故の発生を目撃して駆けつけた遊漁船（以下「A船」という。）に救助され、また、本船は、転覆状態のままA船により長島港にえい航された。</p> <p>A船の船長によれば、次のとおりであった。</p> <p>(1) 本事故当時、海上は南東方から白波が生じている状況であった。</p> <p>(2) 本船は、約7～8ノットの対地速力で西進しており、本船の船首部が波間に没した後、一瞬で転覆した。</p> <p>A船の船長は、本事故当日、昼頃から風が強くなってくる旨の天気予報を聞いていた。</p> <p>国土交通省の「小型船舶の航行の安全に関する教則（令和5年4月1日施行）」によれば、次のとおりである。</p> <p>6-1 荒天時の操縦</p> <p>1・2 略</p> <p>3 追い波に対する注意</p> <p>追い波で特に危険なのが、ブローチングである。これは、波の斜面を下っているときヨーイング（船首揺れ）が</p> |

| | |
|-------|---|
| | <p>大きくなり、舵が効かなくなって、船尾が横滑りして、波に対して横倒しの状態になることで、まともに横波を受けられるため、転覆の危険性が非常に高くなる。</p> <p>追い波の中を航行する場合、船の速力と波の速さとの関係で操縦方法が変わる。モーターボートのように速力の速い船舶の場合は、波の斜面を上るときは増速し、次の波に突っ込まないように波を越える直前から減速して船体が跳ねないように絶えず速力調整し、水面をなぞるようにひとつひとつ波を越えていく。</p> |
| 分析 | <p>本船は、長島港において、南東方からの白波が生じている状況下、斜め追い波状態で西進中、船首方に縦傾斜し、船首部から浸水して転覆したものと考えられる。</p> <p>本船は、昼頃から風が強くなる旨の予報が出ている中、船長の帰航判断が遅れた可能性があると考えられる。</p> <p>本船は、追い波を受ける状況下での航行に当たり、速力が過大であった可能性があると考えられるが、船長から必要な情報が得られず、転覆に至った要因を明らかにすることはできなかった。</p> |
| 原因 | <p>本事故は、長島港において、南東方からの白波が生じている状況下、本船が、斜め追い波状態で西進中、船首方に縦傾斜し、船首部から浸水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、気象及び海象情報を確実に入手し、天候の悪化が予想される場合は、早めに帰航すること。 ・ 小型船舶の船長は、追い波を受ける状況下での操船方法を習熟し、適切な速力及び針路で航行すること。 |