

## 船舶事故調査報告書

令和7年7月9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9月14日 12時08分ごろ
発生場所	北海道小樽市銭函所在の砂浜（星置川河口左岸付近）の北方沖 小樽市所在の畠中三等三角点から真方位 $068^{\circ} 1.4$ 海里付近 (概位 北緯 $43^{\circ} 09.2'$ 東経 $141^{\circ} 11.1'$ )
事故の概要	プレジャーボートナッキーは、左回頭中、右舷船尾方から波を受けて転覆した。
事故調査の経過	令和6年10月4日、主管調査官（函館事務所）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 ナッキー、0.7トン
船舶番号、船舶所有者等	250-52815 北海道、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	機関及び航海計器に濡損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 東、風力 2、視界 良好 海象：うねり 波向北、波高約1m、潮汐 下げ潮の中央期
事故の経過	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、遊走の目的で、小樽市銭函所在の砂浜（以下「本件砂浜」という。）を出発し、同砂浜の北方沖に向けて北進を開始した。</p> <p>本件砂浜周辺の海象は、船長が遊走しようとしていた本件砂浜の1,000m北方沖付近は比較的平穏であったものの、北方からのうねりにより、沿岸の波打ち際付近では波高が0.7～1.0mに達する状況であった。</p> <p>船長は、出発に当たり、目視により海象を確認したが、本船を購入する前に所有していたボート（長さ約5.4m）で波高1.5m程度の波でも航行できたので、本船（長さ約4.5m）は前船に比べて小型であったものの、波高1m程度のうねりであれば航行に支障がないと思っていた。</p> <p>本船は、うねりがあったこと及び機関の暖機運転の目的から、機関をほぼアイドリング回転数とし、約3km/h（船長の推測）の対地速力で北進を始めた。</p> <p>船長は、北進中、船首から波が打ち込み、操縦席足下に海水が20cm程滯留する状況となったので、航行を続けることに危険を感じ、本件砂浜に引き返すこととした。</p> <p>船長は、原速力のまま、船首方を見ながら両手で舵輪を左舵一杯に操作し、本船は、ほぼその場で左方に回頭を始めて、船首が南西に向</p>

いた頃、右舷船尾方から波高約1mのうねりを受けて、左舷側に傾斜して、そのまま転覆した。

(図1 参照)

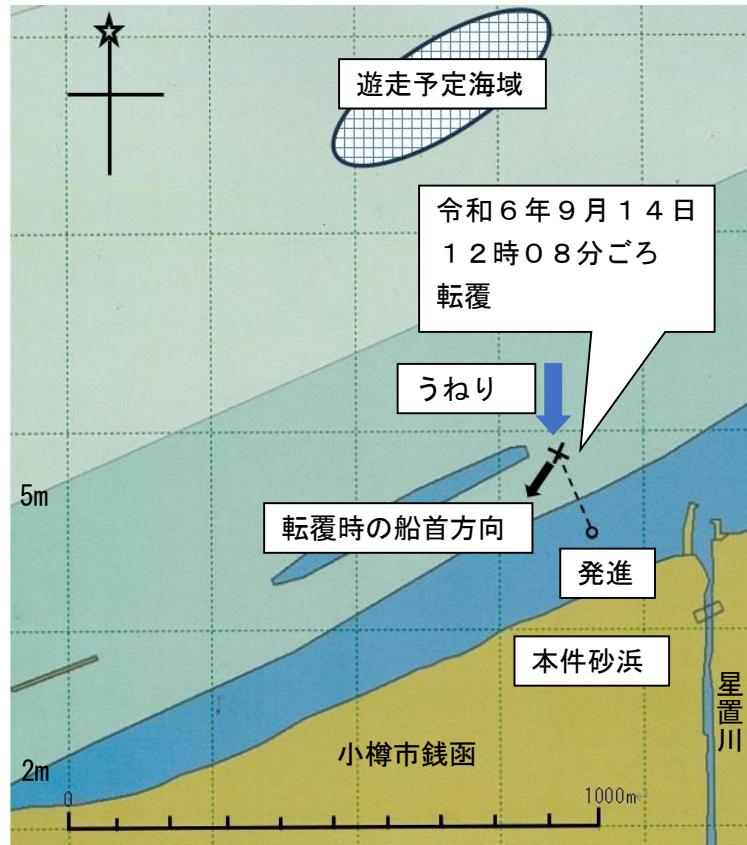


図1 転覆に至る状況

(一般財団法人日本水路協会発行の航海用電子参考図 (new pec) 使用)

本船は、落水した船長が船底に這い上がり、来援した友人の水上オートバイ数台の助けを借りて本船を復原しようとしたものの、復原できず、同オートバイにより本件砂浜の約50m沖までえい航された。

船長の友人の1人は、本船をえい航した後、海上保安庁に本事故発生を通報した。

本船は、喫水が船首約0.2m、船尾約0.3m、乾舷が60cm程度の小型モーターボートであった。(図2参照)



図2 本事故後に引き揚げられた本船（船長提供）

船長は、救命胴衣を着用していた。

船長は、本船を購入してから本事故発生までの間、本事故発生海域等で計7回程度の遊走経験があったが、いずれも海象は平穏な状況であった。

#### 分析

本船は、本件砂浜北方沖において、船長が、出発前に目視により海象を確認したものの、以前所有していたボートの航行経験から、波高1m程度のうねりであれば航行に支障がないと思い、北方からのうねりがある中を航行していたことから、うねりを受けて傾斜し、転覆したものと考えられる。

本船は、本件砂浜に引き返そうとして左回頭中に、右舷船尾方から波高約1mのうねりを受けたことから、左舷側に傾斜したものと考えられる。

本船は、浅喫水で、乾舷が低い、小型のモーターボートであったことから、以前船長が使用していた、本船より大型のモーターボートに比べ、十分な耐航性（波浪や風による揺れや衝撃に耐え、安全に航行できる能力）がなかったものと考えられる。

本船は、左回頭した際、船長が、全周に注意を払っていた場合、右舷船尾方からうねりを受ける事態を回避できた可能性があると考えられる。

#### 原因

本事故は、本船が、本件砂浜北方沖において、北方からのうねりがある中を航行していたため、回頭中に右舷船尾方から波高約1mのうねりを受けて傾斜し、転覆したものと考えられる。

本船は、小型のモーターボートであったことから、北方からのうねりを受ける状況下では十分な耐航性がなかったものと考えられる。

#### 再発防止策

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。

- ・船長は、自船の耐航性を過信せず、うねり等が発生している場合は、無理に出発させないこと。

- ・船長は、船首方の他、全周を確認し、波等の状況に注意を払って操船すること。