

船舶事故調査報告書

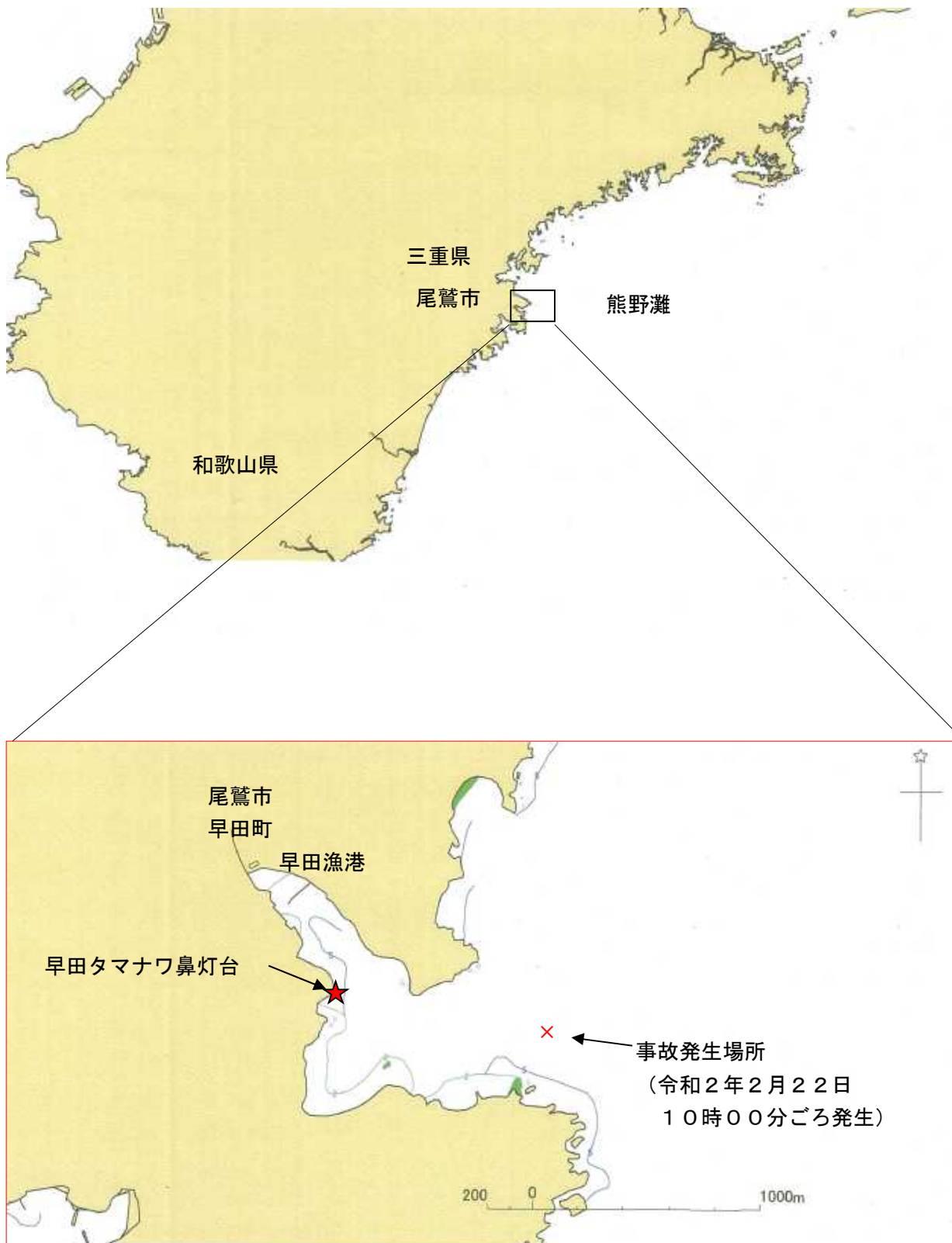
令和2年9月9日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 佐藤 雄二（部会長）
 委員 田村 兼吉
 委員 岡本 満喜子

事故種類	転覆
発生日時	令和2年2月22日 10時00分ごろ
発生場所	三重県尾鷲市早田町早田漁港南東方沖 早田タマナワ鼻灯台から真方位108°800m付近 （概位 北緯33°59.5′ 東経136°16.1′）
事故の概要	プレジャーボートいこ丸は、燃料切れにより漂泊中、船長が右舷船尾で立ち上がり、右舷側に傾いた際、船尾方から波をかぶり、転覆した。 いこ丸は、船外機等に濡損を生じた。
事故調査の経過	令和2年3月5日、本事故の調査を担当する主管調査官（横浜事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等 L×B×D、船質 機関、出力、進水等	プレジャーボート いこ丸、0.6トン ME3-66669号（漁船登録番号）、個人所有 6.15m(Lr)×1.77m×0.63m、FRP ガソリン機関（船外機）、36.80kW、平成7年6月 4サイクル、回転数毎分5,500、4気筒、ボア63mm、使用燃料ガソリン ガソリン機関（予備機）、2.20kW 2サイクル、回転数毎分5,000、1気筒、ボア46mm、使用燃料ガソリン（混合油） 243-27066号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 男性 41歳 二級小型船舶操縦士 免許登録日 平成27年4月9日 免許証交付日 令和2年3月3日 （令和7年4月8日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	船外機等に濡損（全損）
気象・海象	気象：天気 雨、風向 南、風力 3 海象：波高 約1.0m 三重県尾鷲市には、2月22日04時27分に強風波浪注意報が発

	表されており、本事故発生時も継続中であった。
事故の経過	<p>本船は、船長1人が乗り組み、友人1人を乗せて、令和2年2月22日07時00分ごろ、早田漁港南方沖の釣り場に向け、同港を出港した。</p> <p>本船は、07時30分ごろ釣り場に到着後、移動しながら釣りを行っていたところ、09時30分ごろから南風が強くなり、波が高くなってきたので、帰航する目的で船長が船外機の回転を上げて北進しようとしたところ、船尾方からの波を受けて船外機が衝撃を受け、異音を発してクラッチが入らなくなった。</p> <p>本船は、再び船尾方からの波を受け、船外機が停止したので、船長が、バッテリー等を格納している船尾部倉庫の天蓋を開けて内部を覗いたところ、海水が浸入し、バッテリーの上面付近まで海水が滞留しているのを認めた。</p> <p>船長は、船外機での航行は不可能と判断し、船尾部にチルトアップしていた予備機を海面に降ろして始動させ、予備機で帰航することを決断し、1～2ノットの対地速力で航行を開始した。</p> <p>本船は、北進中、09時55分ごろ、予備機が停止したので船長が、予備機の燃料タンクを覗いたところ、燃料切れであることを認め、10時00分ごろ、操舵スタンド上に置いていた予備燃料缶を取ろうと立ち上がった際、船体が右舷側に傾いたところ、船尾方から波をかぶり、右舷側に転覆した。</p> <p>船長及び船首側の左舷側にいた友人は、本船が転覆した際、海上に投げ出された後、本船の船底にはい上がり、友人が携帯電話で118番通報を行い、10時30分ごろ来援した巡視艇に救助され、早田漁港に戻った。</p> <p>本船は、僚船により早田漁港にえい航され、陸揚げされた後、解体された。</p> <p>(付図1 事故発生場所概略図、付図2 本船の配置図、写真1 本船の同型船、写真2 えい航後の本船、写真3 陸揚前の本船 参照)</p>
その他の事項	<p>本船は、後部甲板における舷縁の高さが海面から約0.5mであり、波浪を受けて航行する際、船首側が上がり、船尾側に海水が溜まることがあった。</p> <p>船長は、平成30年に三重水産協議会主催の研修会を受講し、平成31年1月に漁師として大型定置網船の乗組員として勤務しており、漁師としての経験は約1年であった。</p> <p>船長は、出港時に強風波浪注意報が発表されていることを知っていたが、早田漁港に到着した際、気象・海象が穏やかで、また友人が遠方から釣りの目的で来訪していたこともあり、気象・海象が悪化してもすぐに戻れば危険はないと思い、出航することを決断した。</p>

	<p>船長は、過去に予備機を使用して給油しないで約30分間航行した経験があったので、本事故当日も給油しないで帰航できると思った。</p> <p>船長は、本事故当日に強風波浪注意報が発表されていたので、出航しなければよかったと本事故後に思った。</p> <p>船長は、本事故当日、防水型の携帯電話を所持していたが、操舵スタンドの上に置いていたので、転覆した際、海中に水没した。</p> <p>本船の船長及び友人は、本事故当時、救命胴衣（非適合品）を着用していた。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象等の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>あり</p> <p>あり</p> <p>あり</p> <p>本船は、強風波浪注意報が発表され、船尾方から波を受けている状況下、早田漁港南方沖において燃料切れにより漂泊中、船長が予備機の燃料を補給しようと右舷船尾で立ち上がったことから、船体が右舷側に傾いた際、船尾方から波をかぶり、右舷側に転覆したものと考えられる。</p> <p>船長は、出港前に気象情報を入手していたものの、天候が悪化してもすぐに戻れば危険はないと思ったことから、出航を決断したものと考えられる。</p> <p>船長は、過去に予備機を使用して給油しないで約30分間航行した経験があったことから、本事故当日も給油しないで帰航できると思い、予備機近傍に予備燃料缶を格納しなかったものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、強風波浪注意報が発表され、本船が、船尾方からの波を受けている状況下、早田漁港南方沖において燃料切れにより漂泊中、船長が予備機の燃料を補給しようと右舷船尾で立ち上がったため、船体が右舷側に傾いた際、船尾方から波をかぶり、右舷側に転覆したものと考えられる。</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"> ・ 出航前に気象及び海象の現状を確認し、天候の悪化が見込まれる場合は、自船の性能を過信することなく出航の取りやめや早めの帰航を心掛けること。 ・ 小型船で立ち上がる際、波の影響を受けやすいので、波の状況を把握し、転覆しないようにバランスをとるよう心掛けること。 ・ 予備機の燃料消費量を事前に把握し、予備燃料を補給しやすい場所に格納すること。 ・ 救命胴衣は、型式承認を受けたものを使用すること。

付図1 事故発生場所概略図



付図2 本船の配置図

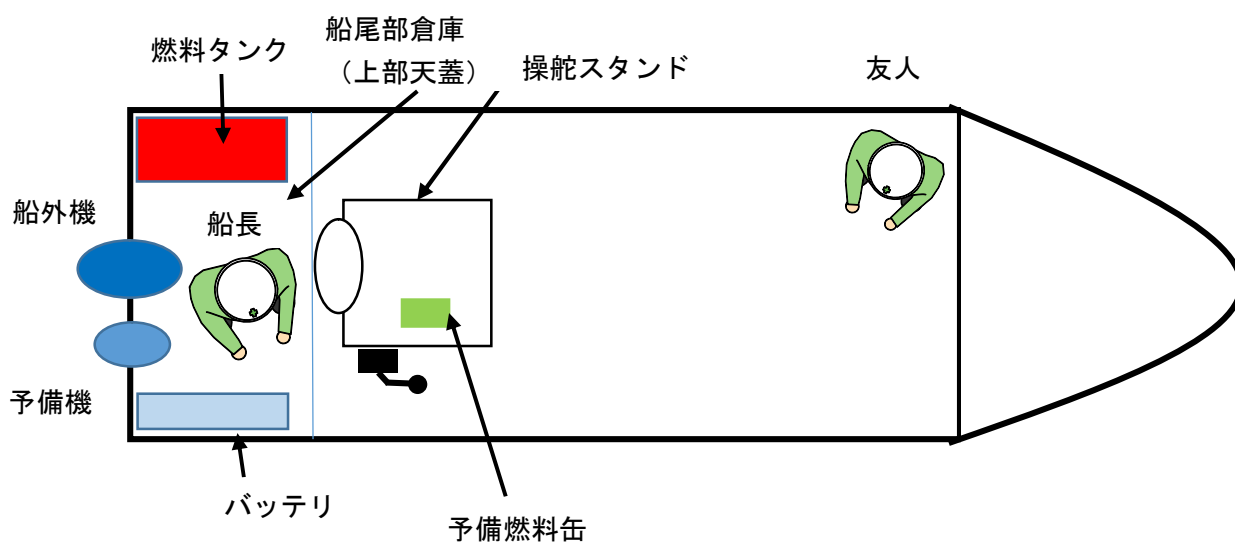


写真1 本船の同型船



写真2 えい航後の本船



写真3 陸揚前の本船

