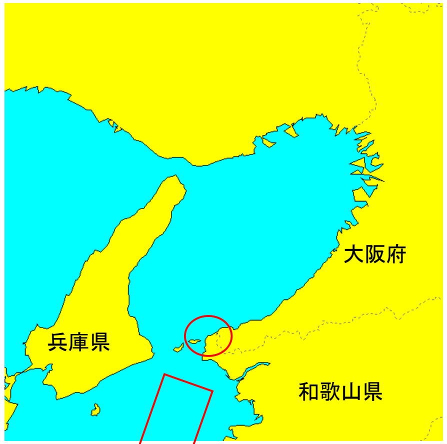
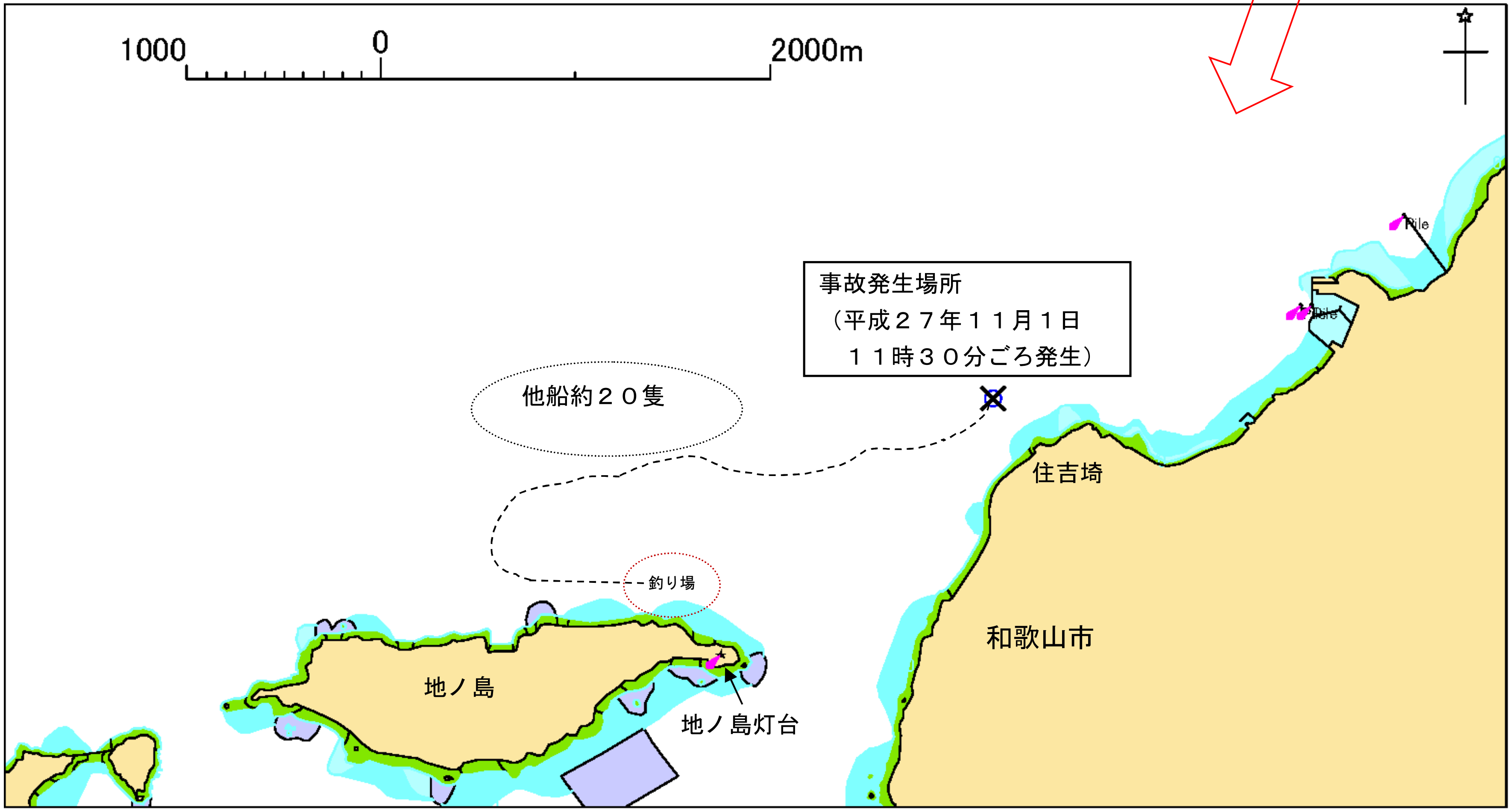
船舶事故調査報告書

平成２８年５月１９日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決
委　　員　　庄　司　邦　昭（部会長）
委　　員　　小須田　　敏
委　　員　　根　本　美　奈

事故種類	転覆
発生日時	平成２７年１１月１日　１１時３０分ごろ
発生場所	和歌山県和歌山市住吉埼北西方沖 地ノ島灯台から真方位０４６°１，９００m付近 （概位　北緯３４°１８．６′　東経１３５°０４．４′）
事故の概要	プレジャーボートRICH WEST（リッチ ウエスト）は、北東進中、転覆した。 RICH WESTは、全損となった。
事故調査の経過	平成２７年１１月２日、本事故の調査を担当する主管調査官（神戸事務所）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	プレジャーボート　RICH WEST、３．７トン
船舶番号、船舶所有者等	２９３－３７０７３大阪、有限会社勝山テック
Ｌ×Ｂ×Ｄ、船質	６．７０m（Lr）×２．７５m×１．３８m、ＦＲＰ
機関、出力、進水等	ガソリン機関２基、２２０．６kW（合計）、平成１６年５月
乗組員等に関する情報	船長　男性　５９歳 二級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免 許 登 録 日　昭和５４年１０月１２日 免許証交付日　平成２６年４月１６日 （平成３１年４月１５日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	全損
気象・海象	気象：天気　曇り、風向　北北東、風力　３、視界　良好 海象：波向　南西、波高　約１．５m、潮流　北東流約０．６ノット（kn）、水温　約１８℃
事故の経過	本船は、船長が１人で乗り組み、知人２人（以下「同乗者Ａ」及び「同乗者Ｂ」という。）を乗せ、大阪府泉佐野市所在のマリーナから出航し、地ノ島北方沖の釣り場において、船首を北東に向け、左舷機を停止し、錨泊して釣りを始めた。 船長は、釣果もなく、風が強くなってきたので、釣りを終え、兵庫県淡路市所在のマリーナに向けて西進中、左舷機に異常を認めた。 船長は、左舷機を確認したところ、左舷船尾部に置いていた係留索が船外へ流出して左舷機プロペラに何重にも絡んでおり、同乗者２人

	と共に左舷機をチルトアップして係留索を取り除こうとしたもののできず、また、波と風が強くなって、波が船内に打ち込み、船尾に海水が滞留してきたので、右舷機だけで、泉佐野市所在のマリーナに向けて帰航することとした。 本船は、船長がフライングブリッジで操船を行い、同乗者Ａが右舷船尾部においてバケツで海水の排水作業を行い、同乗者Ｂが左舷通路に立ち、約５～８kn の速力で住吉埼北西方沖を北東進中、船尾方から波が打ち込み、海水が船尾に滞留して船尾部が下がった。 本船は、平成２７年１１月１日１１時３０分ごろ、船尾方から波高約１．５ｍの波を受け、船体中央部付近まで海水が打ち込み、キャビン内へ海水が流入して一気に右舷側に転覆した。 同乗者Ａは、転覆直前、クーラーボックスを抱えて海に飛び込んだ。 船長及び同乗者Ｂは、海中に投げ出された後、本船の船底へ這（は）い上がり、同乗者Ｂが１１８番通報を行った。 船長及び同乗者Ｂは、救助を待っていたところ、付近を航行中のプレジャーボートが救助に来てくれたので、同乗者Ａの救助を依頼した後、付近を航行中の別のプレジャーボートに救助され、マリーナへ向かう途中、巡視艇に移乗した。 同乗者Ａは、救助されたプレジャーボートでマリーナに戻り、救急車で病院に搬送され、点滴と検査を受けた後、帰宅した。 本船は、船首部分が海面に出ている状態で浮いていたが、その後、沈没した。 （付図１　事故発生経過概略図　参照）
その他の事項	船長は、本船を平成２６年６月に購入し、約３０回の操船経験があった。 船長は、マリーナを出航する際、本船が使用していた直径約１２～１３㎜の係留索をコイルした状態で、船尾部の船外機を搭載するスペースの両舷、左舷通路２か所及び右舷通路１か所に置いており、左舷側の係留索の長さは約２０ｍ、右舷側の係留索の長さは約３ｍであった。 船長及び同乗者２人は、係留索が船外へ流出していることに気付いていなかった。 船長は、本事故当日、左舷機の絡索に気を取られ、キャビンの扉を閉めるのを忘れていた。 船長は、片方の船外機だけで航行した経験はなく、本事故当時、右舷機のみで速力が上がらず、まっすぐに走ることができない状況であり、操船に意識を向けていた。また、本事故後、マリーナの関係者から、通常に航行できないのであれば、救助を要請すべきと注意を受けた。

	船長は、本船の船尾甲板両舷には排水口が設けられていたが、本事故当時、速力が上がらず、排水口から甲板上へ浸水するおそれがあったので、排水口を閉じていた。 船長は、事故現場付近で波高約１．５ｍの波を認めており、風と潮流とがぶつかることによって生じた波ではないかと、本事故後に思った。 船長及び同乗者２人は、救命胴衣を着用していなかった。
分析 乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析	 あり あり あり 本船は、住吉埼北西方沖において、約５～８kn の速力で北東進中、キャビンの扉を開けていたことから、船尾方から打ち込んだ海水がキャビン内に流入し、右舷側に転覆したものと考えられる。 船長は、右舷機のみで速力が上がらず、まっすぐ走ることができない状況であったことから、操船に意識を向けていてキャビンの扉を開けて航行していたことに気付かなかったものと考えられる。
原因	本事故は、本船が、住吉埼北西方沖において、約５～８kn の速力で北東進中、キャビンの扉を開けていたため、船尾方から打ち込んだ海水がキャビン内に流入し、右舷側に転覆したことにより発生したものと考えられる。
参考	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。 ・出航する際、係留索は船内に格納すること。 ・船外機の故障等で航行困難になった場合、早急に救助機関へ連絡を行い、その指示に従うこと。 ・救命胴衣の着用に努めるとともに、適切な着用を心掛けること。 ・航行中は、外部への開口部を閉めておくこと。

付図１　事故発生経過概略図