

## 船舶事故調査報告書

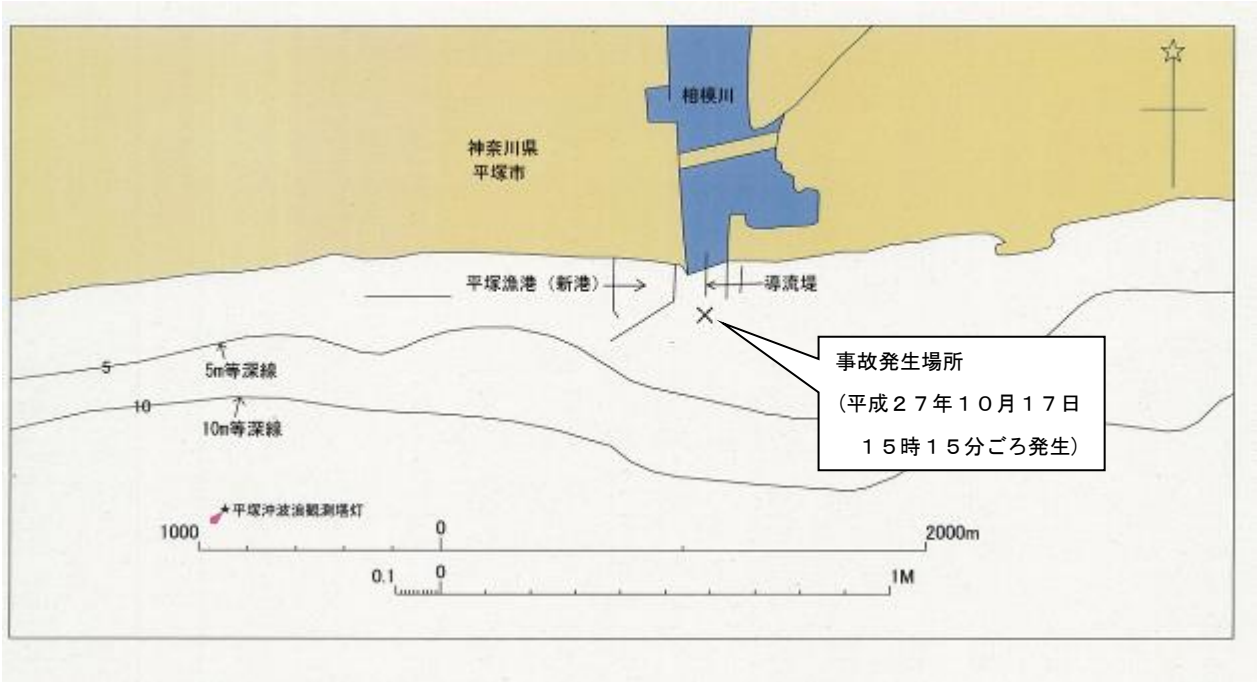
平成28年6月30日  
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決  
 委員 庄 司 邦 昭（部会長）  
 委員 小須田 敏  
 委員 根 本 美 奈

事故種類	転覆
発生日時	平成27年10月17日 15時15分ごろ
発生場所	神奈川県平塚市相模川河口 平塚沖波浪観測塔灯から真方位070° 1.2海里（M）付近 （概位 北緯35° 18.7′ 東経139° 22.1′）
事故の概要	遊漁船神水は、北進中、転覆した。 神水は、左舷船首部に破損等を生じた。
事故調査の経過	平成27年10月19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	遊漁船 神水、5.4トン 235-30759 神奈川、有限会社ジョイフィッシュマリン 7.38m (Lr) × 3.14m × 1.63m、FRP ディーゼル機関、220.66kW、平成5年8月
乗組員等に関する情報	船長 男性 52歳 一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成3年3月25日 免許証交付日 平成23年5月31日 （平成28年6月20日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	左舷船首部に破損等
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 北北東、風力 5 海象：波高 約1.5m、潮汐 上げ潮の中央期 神奈川県には、10月16日13時14分に波浪注意報が発表され、本事故当時も継続中であった。
事故の経過	本船は、2機2軸の双胴船で、船長が1人で乗り組み、釣り客5人を乗せ、神奈川県大磯町沖で釣りをを行い、平成27年10月17日15時00分ごろ釣りをやめ、平塚市のマリーナに向けて帰航を開始した。 本船は、相模川河口に向けて約19ノットの対地速力で北進中、船長が同河口付近の波が出航時より高くなっているのを認めた。 船長は、追い波の中を航行し、速力を波の速力に合わせ、波の谷間

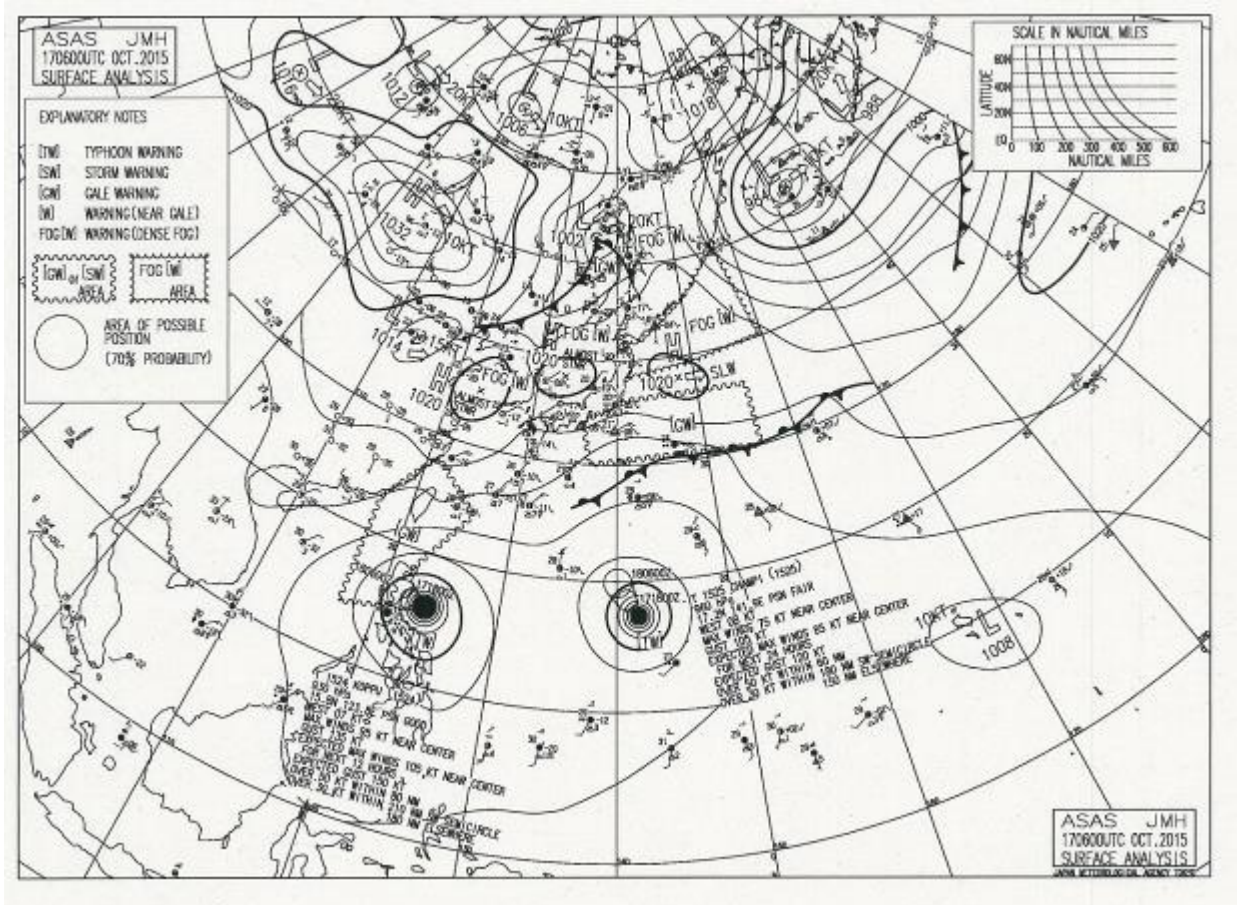
	<p>に入って航行していたところ、導流堤を視認するとともに、付近に設置されていた橙色の浮子を認めてこれに近づき過ぎたことを知り、右転することとした。</p> <p>本船は、右転を開始して間もなく、右舷船尾を波に押されて大きく右回頭し、右舷側から波を受けて左舷に傾きながら左舷のブルワークが海水に入り、15時15分ごろ転覆した。</p> <p>フライングブリッジにいた船長、釣り客1人及び後部甲板にいた釣り客3人は、転覆時に落水し、キャビン内にいた釣り客1人は、転覆後にキャビンの右舷側窓から脱出した後、それぞれ転覆した本船の手摺り等に<sup>つか</sup>掴まって救助を待った。</p> <p>本事故は、海岸で本船の転覆を目撃した人によって消防署に通報された。</p> <p>船長及び釣り客5人は、近くにいたサーファーや本事故の通報を受けた海上保安庁のヘリコプターによって救助され、負傷者はいなかった。</p> <p>本船は、漂流して相模川河口西側の防波堤に接触した後、マリナーの関係者や消防のレスキュー隊により、相模川の河岸に船固めされた。</p> <p>(付図1 事故発生場所概略図、付図2 平成27年10月17日15時00分ごろの天気図 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長は、06時30分ごろの天気予報等で相模湾の波高が約1.5～2.5mとの情報を、06時ごろの平塚沖波浪観測塔の観測値が波高1.22m、北北東風の風速8.2m/sであるとの情報をそれぞれ入手し、相模川の河口付近では特有の大きな波が発生することがあるが、北寄りの風が強いときには、沖では波が立つものの、岸寄りでは波が立たないことが多いので、出港は可能であると判断し、07時20分ごろマリナーを出航した。</p> <p>業務規程における風速等の出航中止基準は、海上警報の発令中、波高2m又は風速10m/sとなっており、帰航基準も同様の値である。</p> <p>船長は、本事故後、気象状況が悪く波が高いときには、出航を取りやめるか、相模川河口西側の平塚漁港（新港）に避難すべきと思った。</p> <p>釣り客4人は、救命胴衣を着用していたが、船長及び釣り客1人は、着用していなかった。</p> <p>本事故現場の西南西方約1.2Mに位置する平塚沖波浪観測塔における15時00分の観測値は、1/3最大波（有義波）の波高154.2cm、周期9.1秒、風向 北北東、平均風速 8.8m/sであった。</p> <p>文献（「操船通論」本田啓之輔著、成山堂書店、平成23年12月28日発行）によれば、大波を船尾から受けて順走するとき、船尾が</p>

	<p>波に押されて一気に船体は回頭し、波の谷に陥り横波を受けるようになることをブローチングといい、波速が船速とほぼ等しい波乗り状態となったときに最も起こりやすく、もし海水の打ち込みで復原力が不足するようなことがあれば、横倒しとなり転覆の危険がある。</p> <p>海上保安庁では、相模川河口における転覆事故が多発しているので、天候が急変したり、相模川河口部で三角波が立つ場合は無理をせず、平塚漁港（新港）に避泊する等、安全を優先した判断を行うことを呼び掛けていた。</p>
<p><b>分析</b></p> <p>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</p>	<p>あり なし あり</p> <p>本船は、波浪注意報が発表されている状況下、相模川河口付近において、追い波を受けて航行中、船長が、本船の速力を波の速力に合わせて航行したことから、右転操作を行った際、右舷船尾を波に押されて大きく右回頭し、波の谷間に陥って右舷側から波を受けて転覆したものと考えられる。</p> <p>船長は、追い波を受ける際の危険性については知っていたものの、波速が船速とほぼ等しい波乗り状態でブローチングが最も起こりやすいことなどを知らなかったことから、本船の速力を波の速力に合わせて上に、右転操作を行ったものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、本船が、波浪注意報が発表されている状況下、相模川河口付近において、追い波を受けて航行中、船長が、本船の速力を波の速力に合わせて航行したため、右転操作を行った際、右舷船尾を波に押されて大きく右回頭し、波の谷間に陥って右舷側から波を受けて転覆したことにより発生したものと考えられる。</p>
<p><b>参考</b></p>	<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"> <li>・ 気象及び海象情報を入手し、波高が大きいことが予想される場合は、避難港についても検討すること。</li> <li>・ 追い波を受けて航行する際の危険性を把握すること。</li> <li>・ 運輸安全委員会ダイジェスト（2012年4月発行）の重大事故調査事例①（河口付近で追い波を受けて航行し転覆した事例）を参照のこと。</li> </ul>

付図1 事故発生場所概略図



付図2 平成27年10月17日15時00分ごろの天気図



(気象庁 地上解析図)