

船舶事故調査報告書

平成31年2月20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	平成30年10月8日 13時05分ごろ
発生場所	明石海峡東部 <small>はりまたるみ</small> 播磨垂水港南防波堤西灯台から真方位214°1,280m付近 （概位 北緯34°36.9′ 東経135°02.3′）
事故の概要	プレジャーボートみなと丸は、北西進中、転覆した。 みなと丸は、同乗者1人が負傷し、船外機の濡損等を生じた。
事故調査の経過	平成30年10月11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 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 みなと丸、5トン未満 260-30552兵庫、個人所有 6.34m (Lr) × 2.35m × 1.06m、FRP ガソリン機関、73.6kW、平成4年10月
乗組員等に関する情報	船長 男性 49歳 一級小型船舶操縦士 免許登録日 平成17年4月28日 免許証交付日 平成28年3月28日 （平成33年3月27日まで有効）
死傷者等	軽傷 1人（同乗者）
損傷	船外機及び機器類に濡損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 西南西、風力 3、視界 良好 海象：波高 約2m、潮汐 低潮時、水温 約25℃ 海上保安庁刊行の潮汐表によれば、明石海峡の東南東流最強時刻は13時05分であり、流速は5.1ノットであった。
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、友人である同乗者3人を乗せ、魚釣りをを行う目的で、平成30年10月8日05時45分ごろ明石海峡に向けて兵庫県神戸市所在のマリーナを出発した。 本船は、船長及び同乗者が、兵庫県淡路島付近での釣りを終えた後、11時00分ごろ明石海峡大橋の北側橋脚から南東方1km付近で流し釣りを始め、東南東流の潮流により、波頭が白くなっている急潮域まで流されては元の釣り場に戻る潮上りを繰り返していた。

	<p>船長は、釣りを終えて帰航することとし、本船が急潮域まで流されて波を受けていたので、潮上りをしようと北方に向いている船首を西北西方に向け、スロットルを半分程度開いた直後、船尾が押されているように感じて船尾方を振り向いたところ、2 m以上の波を認めた。</p> <p>本船は、13時05分ごろ、船尾方から波を受けて船尾部が持ち上げられ、船首部が海中に突っ込んで、船首部から大量の海水が船内に流入して右舷側に傾斜し、転覆した。</p> <p>船長及び同乗者は、本船が転覆すると同時に海中に投げ出された後、船底を上にして浮いていた本船の船外機につかまっていたところ、釣り船に救助され、同乗者1人が左腕に擦過傷を負った。</p> <p>釣り船の船長は、118番通報を行った。</p> <p>本船は、釣り船によって神戸市垂水漁港にえい航された。</p> <p>(付図1 事故発生場所概略図、写真1 本船 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長は、12時00分ごろ、潮流が速くなってきたので、自らは釣りを終えて操船のみを行うこととした。</p> <p>船長は、本船の南方を北西進する貨物船やタンカーを数隻認めていたので、航走波と急潮域の波が合わさって2 m以上の波を受けたのではないかと本事故後に思った。</p> <p>釣り船の船長によれば、急潮域は、周囲に比べて水深が浅く、東南東流の潮流が速くなると波が高くなり、本事故当時、波高が約2 mであった。</p> <p>釣り船の船長は、釣りのポイントである急潮域を通り過ぎた後、潮上りを開始したところ、船首方300 m付近に転覆している本船を認めた。</p> <p>船長及び同乗者は、本事故当時、全員が膨張式の救命胴衣を着用していた。</p> <p>本船は、本事故当時、海面から船縁頂部までの高さが約0.7 mであった。</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>なし</p> <p>あり</p> <p>本船は、東南東流最強時の明石海峡東部において、波高約2 mの急潮域を航行していたことから、船尾方から他船の航走波を受けた際、船尾が持ち上げられて船首部から大量の海水が船内に流入し、転覆したものと考えられる。</p> <p>本船は、急潮域の波と他船の航走波とが合わさって発生した波高2 m以上の波に船尾が持ち上げられた可能性があると考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、東南東流最強時の明石海峡東部において、波高約2 mの急潮域を航行していたため、船尾方から他船の航走波を受け</p>

	<p>た際、船尾が持ち上げられて船首部から大量の海水が船内に流入し、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">・ 小型船舶の操船者は、船舶の堪航性を考慮し、潮流が速い時期に急潮域を航行しないこと。

付図1 事故発生場所概略図

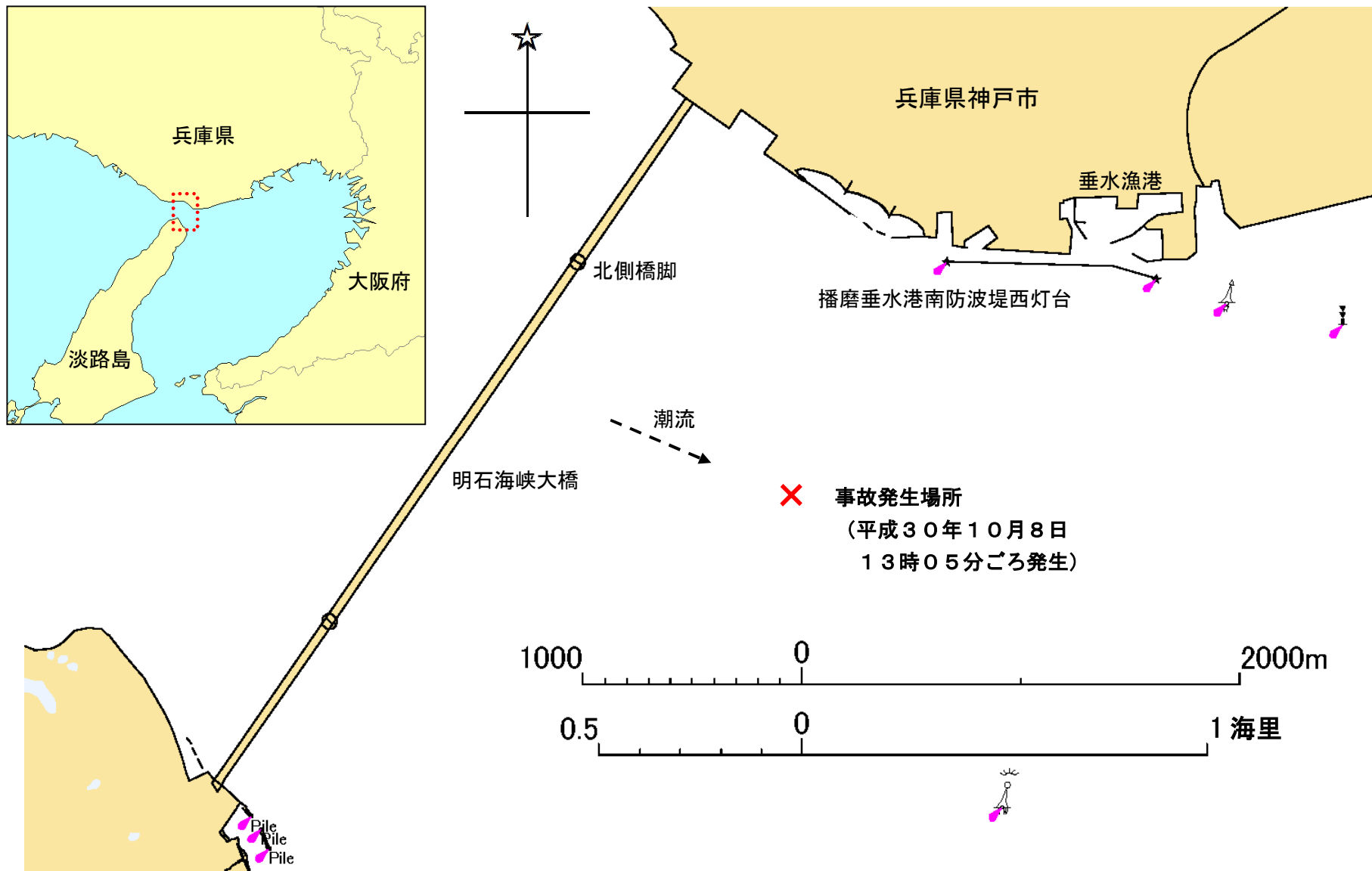


写真1 本船

