

船舶事故調査報告書

令和元年7月10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	乗揚
発生日時	平成30年11月3日 14時10分ごろ
発生場所	和歌山県和歌山市紀の川河口付近 和歌山青岸北防波堤灯台から真方位055°900m付近 (概位 北緯34°13.3′ 東経135°08.2′)
事故の概要	プレジャーボートFALCONは、帰航中、消波ブロックに乗り揚げた。 FALCONは、同乗者が負傷し、船底部の破口等を生じた。
事故調査の経過	平成30年11月12日、本事故の調査を担当する主管調査官（神戸事務所）を指名した。 なお、後日、1人の地方事故調査官を新たに指名した。 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 FALCON、5トン未満 250-36858和歌山、個人所有 9.08m (Lr) × 2.91m × 1.01m、FRP ガソリン機関、161.8kW、平成8年10月
乗組員等に関する情報	船長 男性 74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12年6月12日 免許証交付日 平成27年4月21日 (令和2年6月11日まで有効)
死傷者等	軽傷 1人（同乗者）
損傷	船底部に破口を伴う亀裂、両舷プロペラ翼及び舵板に破損（全損）
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北北西、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 ほぼ高潮時（本事故時の潮高約160cm）
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、同乗者1人を乗せ、和歌山県由良町白崎付近で釣りを終え、手動操舵により、平成30年11月3日13時30分ごろ紀の川河口付近に所在するマリーナへ向けて帰航を開始した。 船長は、海図上の一文字防波堤の位置に消波ブロック（以下「本件消波ブロック」という。）が積み上げられ、高潮時であっても本件消波ブロック全体が海面上に露出して目視で確認できるので、接近して航行しても大丈夫と思っていた。

	<p>本船は、本船のアウトリガーが紀の川河口大橋の橋梁（以下「本件橋梁」という。）と接触しないように、本件橋梁の中央部付近を船首目標として約27ノットの対地速力で東北東進した。</p> <p>船長は、操舵室内の椅子に腰を掛け、前方に他船などの障害物がないかを目視で確認しながら航行を続けていたところ、14時10分ごろ、船底部付近に大きな衝撃を感じた。</p> <p>船長は、船底部が本件消波ブロックに乗り揚げたと思い、機関を後進にかけたものの、船体が繰り返し本件消波ブロックに接触する状況となったので自力離礁を諦め、14時24分ごろ本事故の発生を携帯電話で近くのマリーナに連絡した。</p> <p>同乗者は、本事故時、操舵室内の椅子に腰を掛けていたが、乗揚時の衝撃で、椅子から落下し、腰部に打撲傷を負った。</p> <p>船長及び同乗者は、その後、来援したマリーナのプレジャーボートに救助された。</p> <p>本船は、翌日、作業船により引き揚げられ、後日、廃船処理された。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図、写真1 本船、写真2 本件消波ブロック 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本件消波ブロックは、海図W1150（和歌山下津港和歌山）の一文字防波堤の位置に設置され、また、本船のGPSプロッターにも海図と同様に表示されていた。</p> <p>和歌山県の港湾施設情報によれば、一文字防波堤は、昭和33年に周辺の護岸を波浪から守る目的で港湾管理者の和歌山県によって設置され、コンクリート単塊を主要用材とし、長さが約156mであった。</p> <p>一文字防波堤は、台風の影響等により本件消波ブロックの一部が崩れて北西端が海面下になるなど、形状に変化が生じている。</p> <p>本船の喫水は、船首尾共に約1.0mであった。</p> <p>船長は、本事故当時、本船のGPSプロッターを起動させていたが、目視のみで船位の確認を行っていた。</p> <p>船長及び同乗者は、救命胴衣（膨張型首掛け式）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>なし</p> <p>なし</p> <p>本船は、帰航中、船長が、本件消波ブロックが海図上の一文字防波堤の位置に設置されていることを知っており、目視で確認できると思い、航行を続けたことから、本件消波ブロックの海面下にある部分に向かっていないことに気付かず、本件消波ブロックに乗り揚げたものと考えられる。</p>

	<p>船長は、本船のGPSプロッターには一文字防波堤が表示されていたが、高潮時であっても本件消波ブロック全体が海面上に露出して目視で確認できると思っていたことから、GPSプロッターを確認していなかったものと考えられる。</p> <p>本件消波ブロックは、本事故当時、本件消波ブロックの一部が崩れるなどして北西端の一部が海面下になっていたことから、船長が目視で確認できなかった可能性があると考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、本船が帰航中、船長が、本件消波ブロックの全体が海面上に露出して目視で確認できると思い、GPSプロッター等を確認せずに航行を続けたため、本件消波ブロックの海面下にある部分に向かっていることに気付かず、本件消波ブロックに乗り揚げたものと考えられる。</p>
再発防止策	<p>海上保安庁は、本事故発生後の11月5日、和歌山県に対して、本件消波ブロック付近の海域の水深等を調査し、その結果の報告を求める旨の指導を行った。</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"> ・ 防波堤等の周辺は、高潮時等に海面下に没する箇所もあることから、GPSプロッター等の機器を活用して船位の確認を行い、接近しないように航行すること。 ・ 事故が発生した際は、速やかに海上保安庁に通報すること。 ・ 港湾管理者は、事故発生場所付近の水深等の調査を行い、その結果を海上保安庁に提供すること。

付図1 事故発生経過概略図



写真1 本船



写真2 本件消波ブロック

