

船舶事故調査報告書

令和4年1月26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3年7月23日 13時00分ごろ
発生場所	静岡県沼津市志下海岸西方沖 静浦港馬込1号防波堤灯台から真方位333°940m付近 （概位 北緯35°03.9′ 東経138°52.4′）
事故の概要	プレジャーボートWIZARD IIは、西南西進中、船首方から波を受けて浸水し、転覆した。 WIZARD IIは、主機等に濡損を生じた。
事故調査の経過	令和3年8月12日、本事故の調査を担当する主管調査官（横浜事務所）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 WIZARD II、5トン未満 240-45841静岡、個人所有 4.85m (Lr) × 2.18m × 0.83m、FRP ガソリン機関、69.87kW、平成10年4月
乗組員等に関する情報	船長 50歳 二級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士 免許登録日 平成18年7月21日 免許証交付日 令和3年5月27日 （令和8年7月20日まで有効） 操縦者 42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 平成12年7月27日 免許証交付日 令和2年7月26日 （令和7年7月26日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	主機及び電気系統に濡損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 西南西、風力 3～4、視界 良好 海象：波高 約0.5～1.0m、波向 西南西、潮汐 上げ潮の初期
事故の経過	本船は、船長及び操縦者が乗り組み、マリンレジャーの目的で、令和3年7月23日07時00分ごろ沼津市狩野川沿いのマリーナ（以

下「本件マリーナ」という。)を出航し、同市志下海岸沿いでウェイクボードや釣りを行っていたところ、昼頃から波が高くなってきたので、12時53分ごろ海岸沿いから沖に避難することとした。(写真1参照)



写真1 本船左舷側

本船は、操縦者が右舷側の操縦席に腰を掛けて操船に当たり、船長がその左舷側の座席に腰を掛け、船長と操縦者が漂泊場所を相談しながら、約20km/hの対地速力で西南西進し、前方から向かってくる高さ0.5m前後の波を斜め前方から乗り越えるように航行した。

操縦者は、本船が波を乗り越えたのち船首が下方に向いたとき、前方に大きな波を認めた直後、12時55分ごろ同波が操縦席前面の窓ガラス付近まで打ち込んできたので、とっさに主機を中立運転とした。

本船は、船内に海水が浸入して滞留し、機関室に設置した排水ポンプが作動したが、すぐに次の波が打ち込んできて主機が停止し、船首部が海面下に沈んで水船状態となり、船長及び操縦者が携帯電話を持って本船から海に飛び込んだ後、13時00分ごろ何度か波を受けているうちに転覆した。

船長は、本件マリーナに本事故の発生を連絡して海上保安庁への通報を依頼し、操縦者と共に、本船から流出した座席シートにつかまって陸岸に向けて流された後、沼津市静浦漁港港口にある沼津市瓜島に泳いで上陸した。

本船は、転覆した状態で静浦漁港内に流れ着き、本件マリーナから依頼を受けた付近のマリーナの職員によって同漁港に陸揚げされた。

(付図1 事故発生場所概略図 参照)

その他の事項

本船は、船首区画にも座席を配置し、操縦席前面の窓ガラス3枚のうち中央の窓ガラスが左舷側に開閉式となって操縦区画中央に船首区画との通路(以下「本件通路」という。)を設けており、本事故当時、中央の窓ガラスを閉じていたものの、その下方が開いている状

態であった。(写真2参照)



写真2 本船船首部

本船の乾舷（海面から舷縁までの高さ）は、約50～60cmであった。

船長及び操縦者は、沖に向けて航行中、操縦席前面の窓ガラスにしぶきが掛かり、船首方が見えにくい状況であり、大きな波が接近していることに気付かなかった。

船長は、ふだんから志下海岸沿いで遊走中、波が高くなってきたら沖に出て波を避けており、本事故時、出航前に気象情報を確認し、昼過ぎから西寄りの風が強くなるとの予報から波が高くなると予想していたが、潮位の関係で狩野川が通航できる15時以降に本件マリーナに戻る予定で、波が高くなれば、ふだんどおり沖に避難する予定としていた。

船長は、本事故後、マリーナ関係者との会話の中で、荒天時、小型船舶が静浦漁港に一時的に避難した過去事例があることを知った。

本事故当時、船長及び操縦者は、救命胴衣を着用していた。

分析

乗組員等の関与

あり

船体・機関等の関与

なし

気象・海象等の関与

あり

判明した事項の解析

本船は、本件通路により船首側が開口している船型であり、西南西風が強まって波が高くなっている状況下、海岸沿いから沖に向けて航行したことから、志下海岸西方沖を西南西進中、直前の波を乗り越えたのち船首が下方に向いた状態で船首方から波を受け、本件通路から海水が浸入して水船状態となり、更に波を受けて転覆したものと考えられる。

船長は、ふだんから波が高くなったら沖に出て波を避けていたこと、及び潮位の関係で15時以降に本件マリーナに戻る予定であったことから、西南西風が強まり、波が高くなっている状況で海岸沿いか

	ら沖に向けて航行したものと考えられる。
原因	<p>本事故は、西南西風が強まって波が高くなっている状況下、本件通路により船首側が開口している船型の本船が、海岸沿いから沖に向けて航行したため、志下海岸西方沖を西南西進中、直前の波を乗り越えたのち船首が下方に向いた状態で船首方から波を受け、本件通路から海水が浸入して水船状態となり、更に波を受けて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"> ・ 船長は、荒天時に避難できる海域を事前に調査するとともに、自船の堪航性を考慮し、気象又は海象が悪化する前に帰航又は避難すること。 ・ 小型船舶の操船者は、窓ガラスに掛かったしぶき等を随時拭くなどして、できる限り船首方の視界を明瞭にすること。

付図1 事故発生場所概略図

