

船舶事故調査報告書

令和5年8月2日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

| | |
|-------------|---|
| 事故種類 | 乗揚 |
| 発生日時 | 令和4年7月26日 09時18分ごろ |
| 発生場所 | 和歌山県和歌山市地ノ島北岸 地ノ島灯台から真方位274° 1,370m付近 (概位 北緯34° 17.9′ 東経135° 02.7′) |
| 事故の概要 | プレジャーボート J P N Spirit II は、航行中、岩場に乗り揚げた。 |
| 事故調査の経過 | 令和4年8月9日、主管調査官（神戸事務所）を指名 原因関係者から意見聴取手続実施済 |
| 事実情報 | |
| 船種船名、総トン数 | プレジャーボート JPN Spirit II、5.5トン |
| 船舶番号、船舶所有者等 | 235-54021兵庫、三井住友ファイナンス&リース株式会社 |
| 乗組員等に関する情報 | 船長、一級小型・特殊 |
| 負傷者 | 軽傷（船長） |
| 損傷 | 船底に亀裂、凹損等 |
| 気象・海象 | 気象：天気 晴れ、風向 北、風力 2、視界 良好、気温 27.7℃ 海象：波高 約0.5m、潮汐 下げ潮の中央期 |
| 事故の経過 | <p>本船は、船長が1人で乗り組み、兵庫県西宮市所在のマリーナへ向けて和歌山県田辺市田辺港を出航し、約20ノットの対地速力で航行中、地ノ島北岸の岩場に乗り揚げた。</p> <p>船長は、手動操舵で航行中に気を失っていたが、乗り揚げた衝撃で気が付き、本船がいつの間にか緩やかに右転して約180° 予定航路を外れ、岩場に乗り揚げたことを認めた。</p> <p>付近を航行していた船舶の乗船者は、岩場に乗り揚げていた本船を目撃して118番通報し、本船は、船舶所有者が手配したサルベージ船によりえい航された。</p> <p>船長は、船舶所有者から本船の回航を依頼され、神奈川県横須賀市所在のポートパークから本船に乗り組んでいた。</p> <p>本船は、本事故発生前の回航中に操舵室のエアコンが故障して使用できなくなり、操舵室内は暑かったので、本事故当時、船長はフライングブリッジで操船していた。</p> <p>本船のフライングブリッジには屋根と風防が設置されていたが、本事故当時、ブリッジ内は日光の直射によりとても暑く、船長は、風防の外に顔を出して風に当たったり、水分を補給したりしていたが、航行中、突然苦しくなって気を失った。</p> <p>船長は、出航時、体調は良好であり、帽子をかぶらず、上半身裸で短パンを着用して操船していた。</p> |

| | |
|--------------|--|
| | <p>船長は、後日病院で検査を受けたが身体に異常は見つからず、医師から熱中症により意識を失った可能性があるとの所見を受けた。</p> <p>本船の喫水は、船首約0.8m、船尾約1.1mであった。</p> |
| 分析 | <p>本船は、航行中、船長が、意識を失った状態で航行を続けたことから、いつの間にか予定航路を外れて岩場に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、晴れて気温が高い中、直射日光の当たる高温となったフライングブリッジで操船を続けたことから、熱中症の症状で意識を失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、航行中、船長が、意識を失った状態で航行を続けたため、いつの間にか予定航路を外れて岩場に乗り揚げ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"> ・夏季の気温が高い時期に直射日光が当たる状況で航行する小型船舶の船長は、水分や塩分を適切に補給するほか、帽子を着用して日光を遮ったり、保冷剤等で身体を冷やしたりするなど、熱中症予防のための措置を十分に講じること。 |