

船舶事故調査報告書

令和6年4月17日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委 員 伊 藤 裕 康（部会長）
 委 員 上 野 道 雄
 委 員 岡 本 満 喜 子

事故種類	転覆		
発生日時	令和5年4月11日 17時30分ごろ		
発生場所	兵庫県姫路市姫路港東区 妻鹿東防波堤灯台から真方位067°710m付近 （概位 北緯34°45.6′ 東経134°41.6′）		
事故の概要	プレジャーボート ^{コムギ} KOMUGI IIは、東進中、主機が停止して圧流され、消波ブロックに乗り揚げて転覆した。 KOMUGI IIは、船長ほか同乗者4人が負傷し、船体両舷に破口及び亀裂等を生じた。		
事故調査の経過	令和5年4月12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。 原因関係者からの意見聴取を行った。		
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 KOMUGI II、7.3トン 240-28176兵庫、個人所有 9.00m (Lr) × 3.39m × 1.44m、FRP ディーゼル機関、117.70kW、平成2年12月		
乗組員等に関する情報	船長 54歳 一級小型船舶操縦士 免許登録日 令和元年7月5日 免許証交付日 令和元年7月5日 （令和6年7月4日まで有効）		
死傷者等	重傷 1人（同乗者）、軽傷 4人（船長及び同乗者3人）		
損傷	船体両舷に破口及び亀裂、船底に破口及び擦過傷、シューピースの欠損、舵の欠損、支柱の曲損、主機に濡損（全損）		
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南、風力 5、視界 良好 海象：波高 約2.0m、潮汐 下げ潮の中央期、水温 約14℃ 本事故発生現場の北北西方約4.8海里（M）に位置する姫路特別地域気象観測所における4月11日の風向風速の観測値は、次のとおりであった。		
	時刻 (時：分)	平均 風向 風速 (m/s)	最大瞬間 風向 風速 (m/s)

	11:00	南	2.8	南南東	4.6
	12:00	南南西	3.4	南南西	6.0
	13:00	南	4.2	南南西	5.9
	14:00	南南西	6.7	南西	10.3
	15:00	南	6.8	南	10.5
	16:00	南	7.6	南	11.3
	17:00	南南東	6.2	南	9.6
	18:00	南	7.8	南	12.9
	<p>瀬戸内海には、4月11日11時40分に海上強風警報（南の風が強く、最大風速は15m/s（30ノット（kn））、15時までに18m/s（35kn）、12日03時までに15m/s（30kn）の見込みが発表され、本事故当時も継続中であった。</p> <p>姫路市には、4月11日04時01分に強風注意報（海上15m/s）及び波浪注意報（有義波高1.5m）が発表され、本事故当時も継続中であった。</p>				
事故の経過	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、友人4人（以下「同乗者A」、「同乗者B」、「同乗者C」、「同乗者D」という。）を乗せ、姫路市所在のマリーナ（以下「本件マリーナ」という。）を令和5年4月11日13時30分ごろ出航し、姫路市家島港に到着して用事を済ませた後、15時30分ごろ帰航を始めた。</p> <p>船長は、本件マリーナへ向けて北東進していたところ、南からの風波が強くなり船体動揺が大きくなってきたので、本件マリーナの西方にある「姫路港東部工業区妻鹿地区の護岸」（以下「本件護岸」という。）の西端に向かって北進してから本件護岸沖を東進して帰航することとした。</p> <p>本船は、本件護岸の西端沖に到達した後、船長がフライングブリッジで約8knの対地速力で手動操舵により東進中、南からの風波を受けて大きく動揺していたところ、16時50分ごろ主機が停止した。</p> <p>船長は、主機の始動を何度も試みたが始動できなかったため運航不能と判断し、16時55分ごろ本件マリーナに電話して救助を依頼した。</p> <p>本船は、風波により圧流され、17時20分ごろ、本件護岸の消波ブロック（以下「本件消波ブロック」という。）に左舷中央部が衝突した。</p> <p>船長は、船体に破口が生じて浸水が始まったことを認め、同乗者4人とフライングブリッジで救助を待つこととした。</p> <p>本船は、更に風波を受けて本件消波ブロックに乗り揚げて右舷側に傾斜し、フライングブリッジ右舷縁が水面から約1mの高さになった頃、フライングブリッジに波がかぶり同乗者Aが落水したので、船長は、船にとどまるのは危険と判断し、同乗者B、同乗者C及び同乗者</p>				

	<p>Dへ海に飛び込んで本件護岸に向かって泳ぐように伝えた。</p> <p>本船は、船長、同乗者B、同乗者C及び同乗者Dが海に飛び込んだ後、17時30分ごろ転覆した。</p> <p>同乗者B、同乗者C及び同乗者Dは、本件消波ブロックから本件護岸に上がって救助を待ち、船長は、本件消波ブロックに上がった後、同乗者Aが消波ブロックに自力で上がることができなかつたので、同乗者Aが波で流されないようにつかんでいた。</p> <p>救助の依頼を受けて出航した本件マリーナの所属船は、南からの強い風波を受けてなかなか進むことができず、17時55分ごろ本件護岸沖に到達したが周囲の海上に本船が見当たらず、その報告を受けた本件マリーナ代表者は118番通報して本船の救助を要請した。</p> <p>船長及び同乗者4人は、陸上から来援した海上保安官により救助された。</p> <p>同乗者Aは、救急車で病院に搬送され、低体温症、肋骨多発骨折、誤嚥性肺炎及び腹部皮下血腫と診断されて2週間入院した。</p> <p>船長、同乗者B、同乗者C及び同乗者Dは、救急車で病院に搬送され、船長が左右前腕、腹部及び背部擦過傷、同乗者Bが低体温症、左前胸部打撲及び左膝挫創、同乗者Cが低体温症、擦過傷及び頭部挫創、同乗者Dが低体温症及び左肩打撲とそれぞれ診断された。</p> <p>本船は、転覆後に沈没し、後日、船長が依頼した業者により引き揚げられ、姫路市妻鹿漁港に陸揚げされた。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、写真1 本船、写真2 事故発生場所 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長は、本事故当日の午前中、気象情報アプリケーションにより、姫路市沖の海上の風速が、出航時は約1m/sであり、帰航予定の17時00分ごろは約2m/sとの予報を見たので、風が強くなるとは思っていなかった。また、家島港から帰航を始める際、海面はさざ波状態で風は強くないと感じていた。</p> <p>船長は、ふだんから気象情報アプリケーションに表示される風向風速のみを確認していて、同アプリケーションの別ページに気象庁発表の情報(注意報、警報等)が掲載されていることを知らなかった。</p> <p>船長は、陸揚げされた本船の機関の点検を整備業者に依頼したが、特に異常等は認められなかつたので、風波により船体が大きく動揺した際、燃料油タンクの燃料油取入口から燃料油系統にエアを吸い込み、主機に燃料油が供給されなくなって停止したのではないかと本事故後に思った。</p> <p>船長及び同乗者4人は、全員が自動膨張式救命胴衣を着用していて、着水時に膨張していた。</p> <p>(写真3 損傷状況(左舷船体中央部付近)、写真4 損傷状況(右舷船体中央部付近)、写真5 損傷状況(キール、シューピース及</p>

	び舵)、写真6 損傷状況(支柱) 参照)
分析 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	あり あり あり 本船は、姫路市に強風注意報及び波浪注意報が発表されていた状況下、本件護岸沖を東進中、南からの風波を受けて大きく動揺していたところ、主機が停止して運航不能となったことから、圧流されて本件消波ブロックに衝突し、生じた破口から浸水した後、本件消波ブロックに乗り揚げて転覆したものと考えられる。 本船の主機は、風波により船体が大きく動揺した際、燃料油タンクの燃料油取入口から燃料油配管にエアが混入して、主機燃料油供給ポンプの吸入側にエア溜まりが生じるなどして燃料油が供給されなくなり、停止した可能性があると考えられる。 船長は、出航前に気象情報アプリケーションを確認した際、強風注意報及び波浪注意報が掲載されていることを知らず、予想される風向風速のみを確認していたことから、本事故当日、風が強くなることはないと思い、出航したものと考えられる。
原因	本事故は、本船が、姫路市に強風注意報及び波浪注意報が発表されていた状況下、本件護岸沖を東進中、南からの風波を受けて大きく動揺していたところ、主機が停止して運航不能となったため、圧流されて本件消波ブロックに衝突し、生じた破口から浸水した後、本件消波ブロックに乗り揚げて転覆したものと考えられる。
再発防止策	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。 <ul style="list-style-type: none"> ・ 小型船舶の船長は、出航前に気象庁発表の注意報等を含む気象情報を確認し、自船の堪航性では航行上危険があると認められる場合には、出航を見合わせる事。 ・ 小型船舶の船長は、運航不能となった場合、海上保安庁へ通報して指示等を受ける事。 ・ 小型船舶の船長は、悪天候の際に僚船等から救援を依頼された場合、自ら救援に出航する前に海上保安庁へ通報して指示等を受ける事。

付図1 事故発生経過概略図

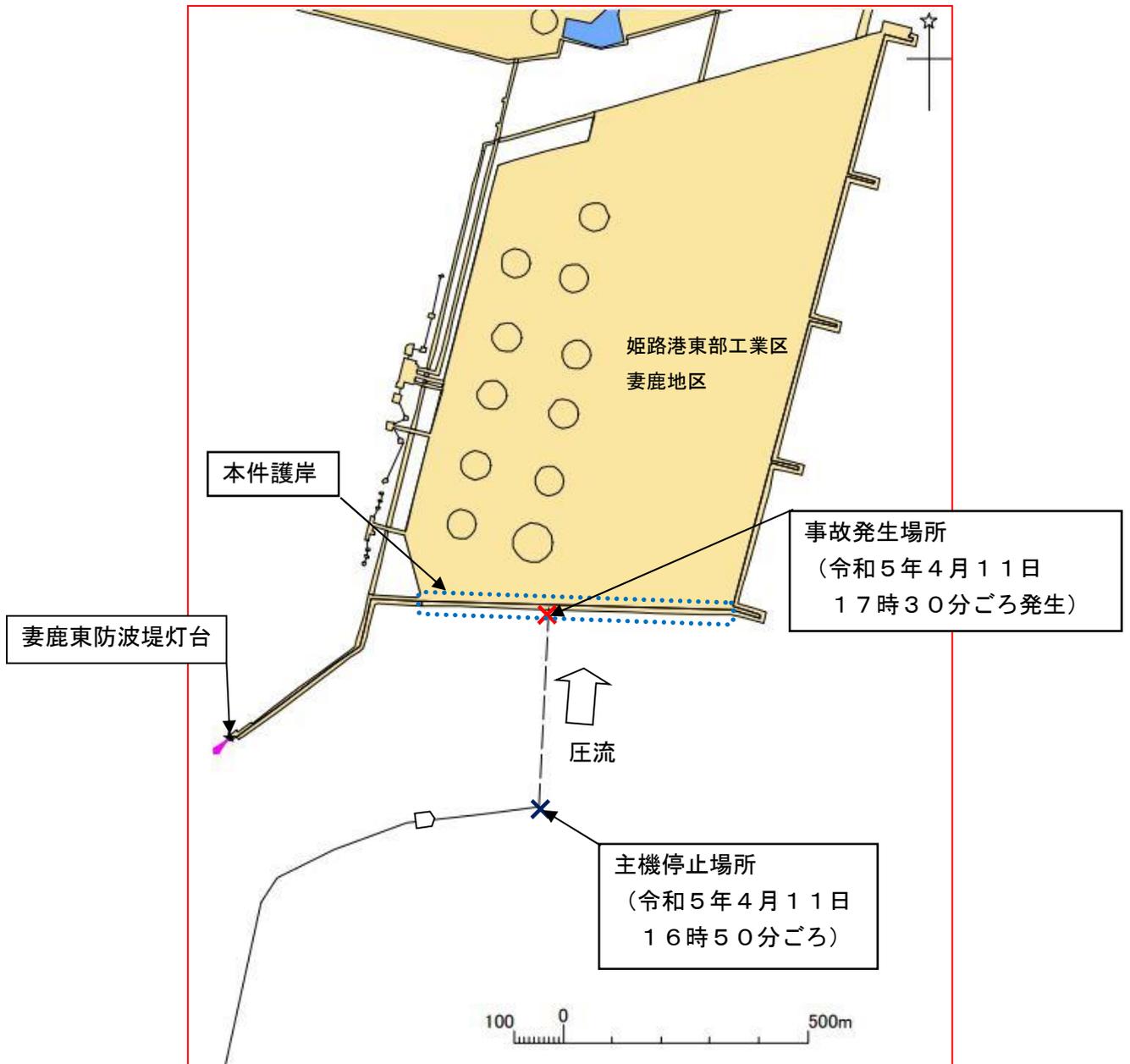
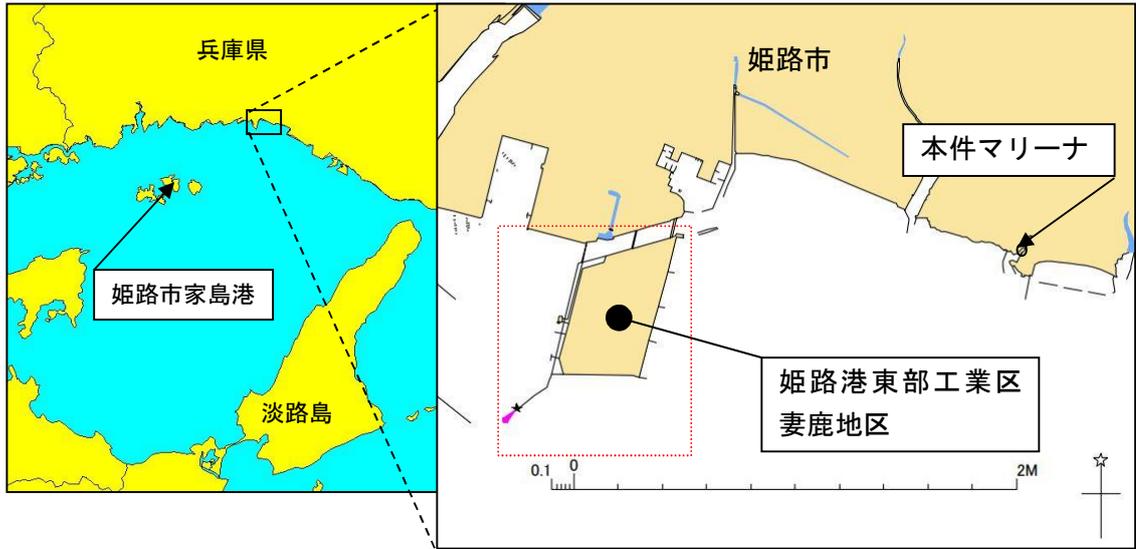


写真1 本船



写真2 事故発生場所



写真3 損傷状況（左舷船体中央部付近）



写真4 損傷状況（右舷船体中央部付近）



写真5 損傷状況（キール、シューピース及び舵）

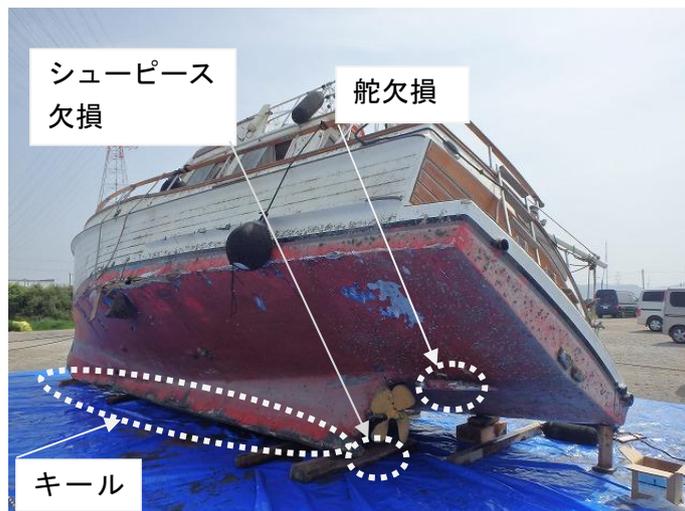


写真6 損傷状況（支柱）

