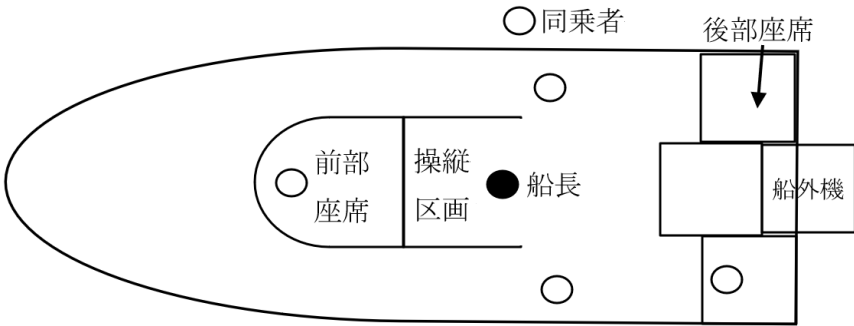


船舶事故調査報告書

令和7年8月27日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	転覆
発生日時	令和6年10月24日 10時10分頃
発生場所	大阪府岬町小島漁港西北西方沖 地ノ島灯台から真方位032° 1.8海里付近 (概位 北緯34°19.4′ 東経135°04.7′)
事故の概要	プレジャーボート 岬マリーナ6は、航行中、転覆した。
事故調査の経過	令和6年10月30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 岬マリーナ6、1.3トン
船舶番号、船舶所有者等	250-62211大阪、富士産業株式会社
乗組員等に関する情報	船長、二級小型
負傷者	軽傷 2人（同乗者）
損傷	船外機に濡損等
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 北東、風力 2、視界 良好 海象：波高 約1m、潮汐 上げ潮の中央期、水温 約22℃、潮流 北東流 約0.7ノット（kn）
事故の経過	<p>本船（レンタルボート）は、船長が1人で乗り組み、同乗者4人を乗せ、地ノ島灯台東方沖の釣り場に向けて岬町所在のマリーナを出航した。</p> <p>船長は操縦区画に、同乗者2人は船長の両舷甲板上にそれぞれ立ち、別の同乗者2人は操縦区画前方の甲板上前部座席と甲板左舷後部座席にそれぞれ座っていた。（図1参照）</p>  <p>図1 乗船者配置図</p> <p>本船は、小島漁港西北西方沖を約20knの速力（対地速力、以下同じ。）で南東進中、船長が、船首方に周囲よりも波が立っている海域を認めたので、約10knの速力に減速し、波を船首方から受けるように蛇行しながら航行した。</p> <p>本船は、船首方から波高約1mの波を乗り越えようとした際、右舷</p>

船首部が持ち上げられて左舷船尾側に傾斜し、転覆した。

船長及び同乗者 1 人は海中に投げ出され、同乗者 2 人は転覆した船体の下から自力で脱出したが、甲板上の前部座席にいた同乗者 1 人については、救命胴衣が膨張したことにより脱出できず、転覆した船体の下にいると思って探していた他の同乗者によって船体の下から引き出された。

船長及び同乗者 4 人は、それぞれ船体に^{つか}掴まり、同乗者のうちの 1 人が 118 番通報した。

船長及び同乗者 4 人は、本船に掴まって漂流中、近くを航行中の貨物船及びヨットに救助され、来援した巡視艇に移乗して小島漁港に運ばれた。

本船は、所属するマリーナの依頼を受けた漁船によってえい航され、帰航した。

同乗者 2 人は、転覆時、切創と打撲を負った。

船長は、約 12 年前に小型船舶操縦免許証を取得後、主に琵琶湖でバスボートをレンタルして操船していたが、約 5 年前から海上で釣りを行っており、その際、本船と同型船をレンタルしていたので、操船に不安は感じていなかった。

船長は、海上が平穏なときであっても本事故発生海域には波が立つことがあり、これまでは無難に同海域を航行することができていたが、本事故当日はマリーナ出航後、波がふだんより少し高いと思っていた。

本船は、限定沿海区域を航行区域とし、最大搭載人員が、旅客 7 人、船員 1 人の計 8 人であった。

本船は、乾舷が船首約 0.7 m、船尾約 0.5 m であった。

船長及び同乗者 4 人は、全員救命胴衣を着用していた。

国土交通省ホームページの「小型船舶の航行の安全に関する教則」（令和 5 年 4 月 1 日施行）には、荒天時の操縦を前提としたものであるが、波を受ける場合に応じた操縦について次のとおり記載されている。

(1) 風浪に対して直角に航行

波を船首方向から受ける場合は、他の方向に比べて転覆などの危険度は最も低くなる。しかし、波に船首が突込む危険や、船首・船尾が上下する縦揺れ（ピッチング）の発生、船首の左右揺れ（ヨーイング）の発生、また持ち上げられた船首が水面にたたきつけられる衝撃が大きいなど、波の状態に応じた速度の選定及び絶え間のない速力調整が必要な経験を要する操縦が必要となる。

(2) 風浪に対して斜めに航行

波を斜め前方（波の進行方向に対して 30 度程度）から受けるよ

	<p>うに航行すると、ピッチングなど発生しにくく、また、衝撃を和らげることができる。ただし、船首が波下側へ落とされると、波と平行になり最も危険な状況になるので、角度を保つように操舵する。また、速度が速いほど波の衝撃が大きく船首が落とされやすいので、舵がよく効く範囲内で減速する。</p> <p>(写真1 本船 参照)</p>
分析	<p>本船は、航行中、船長が周囲より船首方に波が立っている海域を認めたものの同海域を避けなかったことから、波高約1mの波を乗り越えようとした際、右舷船首部が持ち上げられ、左舷船尾側に傾斜して転覆したものと考えられる。</p> <p>船長は、波が立った本事故発生海域を無難に航行した経験があったことから、波が少し高いと思っていたが、減速すれば同海域を無難に航行することができると思い、本船を航行させたものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、本船が、航行中、船長が周囲より波の高い海域を避けなかったため、波高約1mの波を乗り越えようとした際、右舷船首部が持ち上げられ、左舷船尾側に傾斜し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"> ・ 小型船舶の船長は、自船の乾舷に留意し、波が高い海域を認めた場合、同海域を避けて航行すること。

写真1 本船

