

船舶事故調査報告書

令和8年3月25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7年7月12日 14時40分頃
発生場所	阪神港大阪区第5区 大阪大和川北防波堤灯台から真方位351°870m付近 (概位 北緯34°37.1′ 東経135°24.0′)
事故の概要	プレジャーヨット叙風は、錨泊中、走錨して消波ブロックに乗り揚げた。
事故調査の経過	令和7年7月16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 船舶番号、船舶所有者等	プレジャーヨット 叙風、11.75トン（登録長9.85m） 260-14026大阪、個人所有 ディーゼル機関、船内機、4サイクル、出力33.8kW、回転数毎分3,400、4気筒、ボア82mm、使用燃料軽油、機関製造年月日不詳、昭和56年4月進水
乗組員等に関する情報	船長、一級小型
負傷者	なし
損傷	右舷船底中央部に破口等（全損）
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南西、風力 4～5、視界 良好 海象：うねり 波向南西、波高約0.5m～1.0m、潮汐 下げ潮の末期
事故の経過	<p>本船は、セイリングクルーザーであり、船長が1人で乗り組み、同乗者6人を乗せ、機走にて大阪湾のクルージングを行う目的で、大阪府堺市のマリーナを出航した。</p> <p>本船は、船長が操船し、主機回転数を毎分2,200として約4ノットの対地速力で大阪府大阪市住之江区南ふ頭西方沖を北西進中、衝撃を受け、主機が停止した。</p> <p>船長は、主機が再始動できなかつたので帆走を試みたが、風が強かつた上、ヨット経験者は船長のみであつたので、帆走を断念し、直ちに海上保安庁に通報して救助要請した後、錨泊して救助を待つこととした。</p> <p>船長は、水深約9～10m、底質泥の地点に、錨泊する際の錨索の長さは水深の約2～3倍が必要と思つていたので、長さ約2mの鎖を接続したダンフォース型の錨に長さ約15mの錨索（合成繊維製ロープ）を2本つないで約30mとし、船尾から投入した。</p> <p>船長は、錨が海底に着いた後、錨索を手で引き、錨の効きを確認して左舷船尾のクリートに固定した。（図1参照）</p>

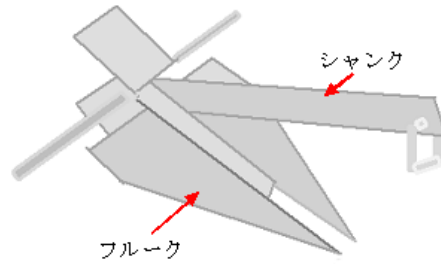


図1 ダンフォース型の錨

その後、本船は、走錨し始めたが、主機を起動させることができなかつたので転錨することができず、波浪によって圧流され、南ふ頭西岸の消波ブロックに乗り揚げた。

船長及び同乗者6人は、来援した巡視艇によって救助された。

本船は、波によって繰り返し消波ブロックに激突し、船体が破損した。後日、本船は、引き揚げられたが、プロペラやプロペラ軸への浮流物の絡索等はなかつた。

船長及び同乗者6人は、全員救命胴衣を着用していた。

(1) 船長の操船経験等に関する情報

- ① 船長は、令和2年に小型船舶操縦免許を取得後、約5年のプレジャーヨットの操船経験があり、事故発生場所付近の航行経験も豊富であったが、錨泊地点付近の底質は把握していなかつた。
- ② 船長は、事故発生場所付近では、波が高くなることが多いことを把握していた。
- ③ 船長は、本事故時、風が強かつたので、単独では帆走を行うことができなかつた。

(2) 主機の運転及び整備状況等に関する情報

- ① 船長は、令和5年3月頃に中古の本船を購入後、定期的に潤滑油、潤滑油フィルター及び燃料油フィルターを交換し、毎週マリナを訪れて主機の始動を行っていた。その際、自ら修理できない不具合等を発見した場合は、整備業者に点検・整備を依頼しており、6月30日に点検・整備を行っていた。
- ② 船長は、出航前に軽油を補給し、燃料油タンクの残量が半分以上あることを確認し、潤滑油残量、機関室内の油漏れ及び水漏れ等の有無、冷却海水ポンプが正常に稼働していること等を点検し、暖機運転を約15分行ってから出航していた。
- ③ 本船は、主機が停止する前、冷却水及び潤滑油に関する警告灯は点灯していなかつた。
- ④ 本船は、主機停止前後、機関室への海水の流入はなかつた。
- ⑤ 本船は、船体引揚げ後、主機の内部を確認することなく廃船

	<p>処分されたので、主機が停止した原因は分からなかった。</p> <p>(3) 錨泊に関する情報</p> <p>本船が錨泊した場所は、南ふ頭西岸の消波ブロックの西南西方約600mの地点であった。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図 参照)</p>
分析	<p>本船は、航行中に機関が停止して再始動できなかった際、錨泊したものの、南西からの風浪によって走錨したことから、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、主機が停止して再始動できなかった際、帆走を試みたが、風が強かった上、ヨット経験者は船長のみで単独で帆走を行うことは困難であったことから、帆走を断念したものと考えられる。</p> <p>本船は、帆走を行うことができなかったことから、障害物の近くから転錨できなかったものと考えられる。</p> <p>船長は、定期的に本船の整備を行い、また、発航前検査も行っていたことから、本船の整備状況に不備はなかったものと考えられる。</p> <p>本船は、船体引揚げ後、主機の内部を確認することなく廃船処分されたことから、主機が停止した原因を明らかにすることができなかった。</p>
原因	<p>本事故は、本船が、航行中に機関が停止して再始動できなかった際、錨泊したものの、南西からの風浪によって走錨し、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>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"> ・セイリングクルーザーの船長は、強風時に障害物の近くで主機が停止して再始動できない際、走錨の危険性があるので、短時間で帆走を行って障害物から離れられるよう、帆走の経験者を複数乗船させておくことが望ましい。

付図1 事故発生経過概略図

