

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26日 15時43分頃
発生場所	阪神港尼崎西宮芦屋区 西宮内防波堤灯台から真方位343° 390m付近 (概位 北緯34° 42.4′ 東経135° 20.4′)
事故の概要	プレジャーヨットWIND MILLは、航行中、運航不能となった後、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	プレジャーヨット WIND MILL、8.5トン
船舶番号、船舶所有者等	260-28923兵庫、個人所有
乗組員等に関する情報	船長、一級小型・特殊・特定
負傷者等	なし
損傷	船底に破口、プロペラ翼1枚の欠損等（全損）
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 西南西、風力 4、視界 良好 海象：波高 約1.0m
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、知人12人を乗せ、花火大会を見物する目的で、兵庫県西宮市所在のマリーナを出航した。</p> <p>本船が西宮市西宮港大橋北方を約5ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で機走によって航行中、船長は、ガタガタという音を聞くとともに、何かが当たったような衝撃を受けた。</p> <p>船長は、周囲を見渡しても浮遊物などは確認できず、主機にも異状が見受けられなかったので、運航に支障がないと判断し本船の航行を続けた。</p> <p>本船は、西宮内防波堤灯台南方を航行中、徐々に推進力が低下し、約2～3knに減速した。</p> <p>船長は、プロペラに浮遊物等が絡んだと思い、主機操縦スロットルレバー（以下「操縦レバー」という。）を前進の位置から後進の位置にした後、再度、操縦レバーを前進の位置にすると推進力が戻ったので、本船の航行を続けた。</p> <p>本船は、西宮内防波堤灯台北西方を航行中、再び推進力が低下した。船長は、再度、操縦レバーを前進から後進の位置に入れ、その後、操縦レバーを前進の位置にしたが、主機の回転数は上がるものの推進力が上昇しなかったため、プロペラ軸からプロペラが抜けてしまったと判断した。</p>

	<p>船長は、航行を続けることができないと判断し、知人が118番通報して救助を要請した。</p> <p>船長は、本船が運航不能となって漂流中、本船が風浪によって東方に圧流されてみるみるうちに消波ブロックに接近するので、船首部から消波ブロックに衝突すると危険であると思い、衝突の衝撃を緩和させようとして舷側から消波ブロックに接触するように舵輪を保持していた。</p> <p>船長は、本船が消波ブロックに急速に接近する状況を見て、船尾倉庫から錨（約30kg、以下「本件錨」という。）を取り出し、本件錨に錨索を繋いでいる時間的な余裕がないと思ったので、舵輪を保持していた。</p> <p>本船は、船長が舵輪を保持していた中、118番通報後約7～8分で西宮内防波堤の消波ブロックに乗り揚げた。</p> <p>船長及び知人12人は、防波堤に避難した。</p> <p>本船は、翌日、風浪の影響で消波ブロック上において動揺したことで船体に破口が生じて沈没した。</p> <p>本船の解撤前に現場調査を行ったところ、プロペラ翼2枚中1枚が欠損していることを確認した。</p> <p>船長は、ふだんから船首倉庫に短時間の停泊用の錨（約10kg）を、船尾倉庫に長時間の停泊又は荒天時を想定した本件錨を収納していた。</p> <p>本事故当時の本船の喫水は不詳であった。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図、写真1 プロペラ翼の欠損状況 写真2 船体の損傷状況 参照）</p>
<p>分析</p>	<p>船長は、本船が運航不能となって漂流中、本船が風浪によって東方に圧流されてみるみるうちに消波ブロックに接近したことから、衝突の衝撃を緩和させようとして舷側から消波ブロックに接触するように舵輪を保持していたものと考えられる。</p> <p>船長は、本船が消波ブロックに急速に接近する状況下、本件錨を投入する時間的余裕がないと憶断し、舵輪を保持していたことから、本件錨を投入する時機を逸し、本船が風浪に圧流されて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、ふだんから船首及び船尾の各倉庫に錨を収納していたことから、錨を投入しなければならない緊急事態が発生した際に直ちに錨を投入することができなかつたものと考えられる。</p> <p>本船は、航行中に船体に浮遊物が当たったような衝撃を受けたこと、プロペラ翼が1枚欠損していたことから、浮遊物がプロペラ翼に接触して運航不能になった可能性があると考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が運航不能となり、風浪によって急速に消波ブロックに接近する状況下、船長が、本件錨を投入する時間的余裕がないと</p>

	憶断し、舵輪を保持し続けていたため、本件錨を投入する時機を逸し、本船が風浪に圧流されて消波ブロックに乗り揚げたものと考えられる。
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、常時、錨を使用できる状態にしておき、錨を投入する緊急事態が生じた場合、直ちに錨を投入する作業に専念すること。 ・ 小型船舶の船長は、浮遊物等が船体に接触したような衝撃を受けた場合は、停船して、船体及び機関の異状の有無を確認すること。

付図1 事故発生経過概略図



国土地理院 Web サイト地図を加工して作成

写真1 プロペラ翼の欠損状況



写真2 船体の損傷状況

