

船舶事故調査報告書

平成22年7月22日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 横山 鐵 男（部会長）
 委員 山本 哲也
 委員 根本 美奈

事故種類	乗揚
発生日時	平成22年5月4日（火・祝日） 09時00分ごろ
発生場所	香川県小豆島 ^{おおべ} 大部湾北部 大部港1号防波堤灯台から真方位022° 1,250m付近 （概位 北緯34° 33.5′ 東経134° 17.3′）
事故調査の経過	平成22年5月6日、本事故の調査を担当する主管調査官（広島事務所）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	ヨット ^{カプリコーン フォー} CAPRICORN IV、7.9トン 230-20670兵庫、個人所有 9.28m (Lr) × 3.34m × 1.68m、FRP ディーゼル機関、66.2kW、平成1年8月 定係地 兵庫県西宮市のマリーナ、最大搭載人員 船員10人
乗組員等に関する情報	船長 男性 61歳 一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 昭和56年7月21日 免許証交付日 平成19年7月19日 （平成24年8月3日まで有効）
死傷者等	負傷 1人（クルー）
損傷	船首船底部に破口を生じて浸水、沈没した。
事故の経過	<p>本船は、霧中での航海を経験するため、船長ほかクルー2人が乗船し、船体中央部の喫水が約1.3mで、船長が、セールを展開せずに機走することにし、船尾付近の操縦席で手動操舵に当たり、レーダー及びGPSプロッターを作動させ、機関を微速力前進として、約4ノット(kn)の対地速力で航行した。</p> <p>船長は、大部港港口の防波堤を通過したとき、概ね大ソワイノハナサキ北東灯浮標(右舷標識)(以下「北東灯浮標」という。)に向くよう、磁気コンパスを使用して針路を北北東に定めたが、霧のため北東灯浮標を視認することができなかった。</p> <p>船長は、舵を中央にしたのち、操縦席を離れてクルーとともにフェンダーの取り込みやロープ類の片付けを始めた。</p> <p>船長は、片付けが終わったので、北東灯浮標の東側を通過する針路にするつもりで、レーダーで船位を確認しようとしたとき、平成22年5月4日09時00分ごろ本船が大ソワイノハナサキの暗岩(以下「暗岩」という。)に乗り揚げた。</p>

	<p>本船は、船首船底部に生じた破口から浸水し、10時00分ごろ沈没した。</p>	
気象・海象	<p>気象：天気 霧、風 ほとんどなし、視程 約100m 海象：海上 平穏、潮汐 ほぼ低潮時</p>	
その他の事項	<p>(1) 大部港への入港経験等 船長は、大部港への入港経験が3～4回あり、乗り揚げた暗岩の存在を知っていた。また、大部港出港時には、霧のため視界制限状態であったが、船長は、霧中での航海の経験がなかったことから、レーダー、GPSプロッター及び磁気コンパスなどを使って霧中での航海を体験したいと思い、出港した。</p> <p>(2) 事故発生水域の状況 大部港は、香川県小豆島の北部に位置する大部湾の南部にあり、同湾の北部から西部にかけては、大島、中ノ島及び弁天島が存在している。大島の東方には本船が乗り揚げた暗岩が存在するほか、各島の付近には危険な浅所が存在している。また、乗揚場所の北東350m付近には、右舷標識である北東灯浮標が設置されており、大部港に入出港する船舶は、北東灯浮標の東側を航行することになる。</p> <p>(3) 救助の状況 船長は、乗り揚げたのち、浸水により沈没するおそれが生じたので、09時43分ごろ携帯電話で海上保安庁に118番通報し、救助を要請した。 本船は、10時00分ごろ沈没したので、救命胴衣を着用した船長及びクルー2人は、海中に飛び込んで漂流中、10時33分ごろ海上保安庁のヘリコプターに発見され、10時54分ごろ巡視艇に救助されて病院に搬送された。</p> <p>(4) クルーが負傷した状況 クルー1人が乗揚時の衝撃により、身体のバランスを崩し、キャビンのテーブルで胸部を打ちつけて、肋骨を骨折した。</p>	
分析	<p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>あり</p> <p>なし</p> <p>あり</p> <p>本船は、霧のため視界制限状態となった大部湾を北進中、船長が、レーダーなどで船位を確認せず、暗岩に向かう針路で航行し、暗岩に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、霧のため、目標となる北東灯浮標を視認することができなかったものと考えられる。</p> <p>船長は、操縦席を離れてフェンダーの取り込みやロープ類の片付けを行っていたものと考えられる。</p> <p>船長は、大部港への入港経験が3～4回あり、乗り揚げた暗岩の存在を知っていたものと考えられる。</p> <p>船長は、出港時、霧のため視界制限状態であったが、霧中での航海の経験がなかったことから、</p>

		レーダー、GPSプロッター及び磁気コンパスなどを使って霧中での航海を体験したいと思い、出港したものと考えられる。
原因	本事故は、本船が、霧により視界が制限された大部湾を北進中、船長が、船位を確認しなかったため、暗岩に向かう針路で航行し、暗岩に乗り揚げたことにより発生したものと考えられる。	