

船舶事故調査報告書

平成23年12月15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 庄 司 邦 昭
委員 石 川 敏 行

事故種類	乗揚
発生日時	平成23年7月9日（土） 08時20分ごろ
発生場所	福岡県福岡市志賀島 ^{しかの} 明神鼻西方沖 志賀島所在の弘港 ^{ひろ} 西防波堤灯台から真方位335° 1.2海里（M）付近 （概位 北緯33° 41.2′ 東経130° 17.1′）
事故調査の経過	平成23年7月13日、本事故の調査を担当する主管調査官（門司事務所）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	プレジャーボート セツ ^ツ Ⅱ、6.6トン 293-22491 静岡、スポーツクエストラボラトリー株式会社 14.20m×2.70m×0.89m、FRP ディーゼル機関、324kW、平成元年7月
乗組員等に関する情報	船長 男性 34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 平成8年11月15日 免許証交付日 平成22年12月3日 （平成28年11月14日まで有効） 同乗者 男性 62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 平成14年7月11日 免許証交付日 平成18年8月18日 （平成24年7月10日まで有効）
死傷者等	負傷 1人（同乗者）
損傷	船底中央後部に破口、プロペラ軸、張出軸受、プロペラ、プロペラ点検窓及び舵板が損傷、機関室並びに前部及び後部船室が冠水
事故の経過	本船は、船長ほか1人（以下「同乗者」という。）が乗り組み、平成23年7月9日08時00分ごろ、GPSプロッターを作動させて福岡市西区所在のマリーナを船首約0.7m、船尾約1.1mの喫水で出航し、対地速力約21ノットで福岡市能古島 ^{のこの} 東方沖を北北西進したのち、関門海峡に向かうために志賀島明神鼻南西1M付近で変針した。 船長は、前方に島や障害物がないかをGPSプロッターで確認して変針したが、変針後、視界が良好であり、経験から浅瀬等は磯波の立ち方で分かるので目視による見張りを行い、GPSプロッターを見ていなかった。 船長は、操縦席に座って操船し、同乗者は、操舵室内の操縦席左後方の区画で船尾方を向いて座って資料整理を行っていた。 船長は、シタエ曾根灯浮標の東方海域を航行していたが、同灯浮標を視

	<p>認しておらず、また、本船の陸岸寄りを平底の小舟が同航しており、磯波も立っていなかったため付近海域は水深も深いと思い、志賀島北西約500m沖を北東進中、08時20分ごろ明神鼻西方約500mの暗岩に乗り揚げた。</p> <p>船長は、海図などでシタエ曾根灯浮標の西側が可航水域であることなどの予定航行経路付近の水路情報を確認していなかった。</p> <p>本船は、船長が海上保安部に救助を要請し、来援した救援船によりえい航され、福岡市弘漁港に向かっていたところ、船底破口部等からの浸水により、同港入港直前に転覆した。</p> <p>本船は、弘漁港内に陸揚げされたのちに廃船処理された。</p> <p>同乗者は、本船が乗り揚げた際、左肘に打撲を負った。</p>	
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 南西、風力 3、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏、 潮汐 下げ潮末期、潮高 約90cm</p>	
<p>その他の事項</p>	<p>船長は、同乗者が中古購入した本船を熊本県天草市御所浦漁港から静岡県伊東市伊東港まで同乗者と操船を交替しながら、沿岸に沿って回航する予定であった。</p> <p>船長及び同乗者は、九州沿岸の航行が初めてであった。</p> <p>本船のGPSプロッターには、日本地図は表示されるが、関東地方以外の水深、等深線等が表示されないものであり、本事故当時、前方約15Mにある宗像市筑前大島が表示されていた。</p> <p>船長は、GPSプロッターで船位を測定していたが、その都度、航程の短縮を優先してコースを決めて操船し、あらかじめ安全な回航コースをGPSプロッターに入力することをしていなかった。</p> <p>本船は、GPSプロッターがあるので大丈夫だと思い、本回航に必要な海図等を備えていなかった。</p> <p>本船は、船体中央の操舵室直下に機関室があり、プロペラ上部の船底にはプロペラ点検窓が装備されていた。</p> <p>本船は、前部船室、操舵室及び後部船室に分かれ、操縦席が操舵室右舷側前部にあり、前部及び後部船室より一段高くなっていたので、周囲の視界は良好であった。</p> <p>船長は、本事故後、出航したマリーナのホームページを見て同マリーナへの入港案内地図にシタエ曾根等が表示されていることを知った。</p> <p>船長及び同乗者は、いずれも腰に巻く方式の救命胴衣を着用していた。</p>	
<p>分析</p>	<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>なし</p> <p>本船は、志賀島北西方沖を北東進中、船長が、出航前に海図等で予定航行経路の水路調査を行っていなかったことから、明神鼻西方沖の暗岩に向かって航行していることに気付かず、同暗岩に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>本船は、不慣れな海域の長距離回航に当たり、事前に回航に必要な海図を備えて予定針路線を海図に記入又はGPSプロッターに入力していなかったものと考えられる。</p>

原因	<p>本事故は、本船が、志賀島北西方沖を北東進中、船長が、出航前に海図等で予定航行経路の水路調査を行っていなかったため、明神鼻西方沖の暗岩に向かって航行していることに気付かず、同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。</p>
参考	<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"> ・ 事前に海図やGPSプロッター等で予定航行経路の水路調査を十分に行い、適切な回航コースを選定して回航計画を策定し、海図に記入又はGPSプロッターに入力して有効に活用すること。 ・ 西方位標識は、その西側が可航水域であり、東側は浅瀬等の危険水域であることを示しているので、東側を航行しないこと。