

船舶事故調査報告書

平成24年11月1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 根 本 美 奈

事故種類	乗揚
発生日時	平成24年7月8日 11時00分ごろ
発生場所	大分県日出町日出港沖 日出町所在の別府港日出松ヶ鼻2号防波堤灯台から真方位154° 1,300m付近 （概位 北緯33°21.3′ 東経131°32.6′）
事故調査の経過	平成24年7月10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	漁船 はやぶさ、4.6トン OT3-60575（漁船登録番号）、個人所有 11.35m(Lr)×2.74m×1.02m、FRP ディーゼル機関、46kW（動力漁船登録票による）、昭和52年6月10日
乗組員等に関する情報	船長 男性 63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20年11月11日 免許証交付日 平成20年11月11日 （平成25年11月10日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	プロペラ及び舵を曲損
事故の経過	<p>本船は、船長ほか甲板員1人が乗り組み、廃船を左舷側に横抱きし、廃船の処分を依頼するために日出港へ向けて航行中、船長が、大分県大分市関埼沖を通過してから、約7～8ノット(kn)の速力とし、日出港の建物を船首目標として北北西進した。</p> <p>船長は、海面上に建網漁の標識やゴミなどの浮遊物が多く、水面下が濁るようになったので、速力を約3～4knとし、船首部に立って遠隔操縦装置を使用して浮遊物などを避けながら操船した。</p> <p>船長は、陸岸から約100m沖を航行しているから乗り揚げることはないと思って航行中、平成24年7月8日11時00分ごろ、岸から約150m沖において、船底が岩みたいなものに当たった「ゴトツ」という音がしたが、そのまま日出港に入港した。</p>

	<p>船長は、日出港内にあるマリーナに廃船を引き渡し、12時00分ごろ日出港を出港して大分県津久見市津久見港沖の漁場に向かったが、舵効きが悪く速力も上がらなかったため、このままでは潮流の速い関埼沖を航行することができないと思い、関埼西方沖で118番通報して救助要請をした。</p> <p>本船は、巡視船にえい航されて大分市佐賀関港に入港した。</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 北西、風速 約2～3m/s、視程 約10km</p> <p>海象：波高 約40～50cm、潮汐 上げ潮の末期、潮高 約201cm</p>
その他の事項	<p>船長は、平成23年11月に本船を購入し、平成24年3月から他の仕事の合間に漁業を行うため、本船に乗り始めた。</p> <p>本船の喫水は、船首約0.7m、船尾約1.0mであった。</p> <p>本船は、GPSプロッターがなかった。</p> <p>船長は、本船にレーダーを備えていたが、購入した直後で使用方法が分からなかったため、レーダーを使用していなかった。</p> <p>船長は、日出港に入港するのは初めてであり、海図を所有していなかったが、日出港沖には浅瀬などを示す標識が設置されているものと思い、大分県地図を参考にして目視のみで航行した。</p> <p>海図W1219によれば、日出港入口南東方付近には、陸岸から約150m沖まで干出岩が拡張している。</p> <p>本船は、小型船舶の検査を受検していなかった。</p> <p>船長及び甲板員は、救命胴衣を着用していなかった。</p>
分析 乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象の関与 判明した事項の解析	<p>あり</p> <p>なし</p> <p>なし</p> <p>本船は、日出港沖を同港に向けて北北西進中、船長が出港前に海図等で航行経路の水路調査を行っていなかったことから、日出港入口付近の干出岩に向けて航行し、同干出岩に乗り揚げたものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、本船が、日出港沖を同港に向けて北北西進中、船長が出港前に海図等で航行経路の水路調査を行っていなかったため、日出港入口付近の干出岩に向けて航行し、同干出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"> ・初めての港に入港する場合、出港前に海図等で航行予定経路の水路調査を行い、レーダーなどの航海計器を適切に使用して船位を確認しながら航行すること。 ・乗船中は、救命胴衣を着用すること。