

船舶事故調査報告書

平成24年11月29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8月26日（日） 00時30分ごろ
発生場所	佐賀県唐津市松島東方のカキ瀬 唐津市所在の加唐島港西防波堤灯台から真方位287° 980m付近 （概位 北緯33° 35.3′ 東経129° 51.0′）
事故調査の経過	平成24年8月28日、本事故の調査を担当する主管調査官（長崎事務所）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	モーターボート 粋、5トン未満 290-53279佐賀、有限会社久保工業 10.77m×2.40m×0.80m、FRP ディーゼル機関、129kW、平成11年11月
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15年8月8日 免許証交付日 平成20年1月30日 （平成25年8月10日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	船首船底部に亀裂及び擦過傷、主機関が濡損
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、友人1人を乗せ、加唐島北西岸付近での釣りを終え、平成24年8月26日00時05分ごろ、船長が手動操舵により操船に当たり、唐津市名護屋漁港に向けて帰途についた。 本船は、船長が、操舵室右舷側の椅子に座り、時々、右舷側の窓から顔を出して主に前方及び右舷方の見張りを行い、同乗者が、操舵室左舷側の窓付近に立ち、時々、左舷側の窓から顔を出して主に左舷方の見張りを行っていた。 船長は、加唐島北西岸で磯釣りをしている人達が点けた灯りを見ながら、同島北西岸に沿って約4ノットの速力で南西進し、同島南方約3海里にある名護屋漁港の街灯りが見え始めた頃、大きく左回頭を行い、同漁港の街灯りを正船首より少し右舷方に見るようにして加唐島

	<p>と唐津市松島間の水道（以下「本件水道」という。）を南南東進した。</p> <p>本船は、船長が、本件水道の松島東岸付近に2つの水上岩があることを知っており、そのうちの北側の水上岩（犬飼瀬）を視認し、犬飼瀬を右舷側に約50m離して通過したのち、右舷側の窓から顔を出して同瀬の南東方に位置する水上岩（カキ瀬）に注意しながら航行した。</p> <p>本船は、船長が、船首方の街灯りの見え具合からカキ瀬を右舷側に約30～40m離していると思い、目視による操船を続けていたところ、00時30分ごろカキ瀬に乗り揚げた。</p> <p>船長は、損傷状況を確認したところ、船首部から浸水して機関室に海水が入ってきたので、本船から降りて船首部を岩にロープで固定し、海上保安部に通報した。</p> <p>本船は、海上保安部が手配した水難救済会所属船により、排水作業を行いながら、名護屋漁港にえい航された。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 北東、風速 約4～5m/s、視界 良好</p> <p>海象：波高 約0.5m、潮汐 上げ潮の中央期</p> <p>月没時刻：00時05分</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長は、モーターボートの操縦経験が約15年あり、月に1回程度釣りに出掛けており、本件水道については、数え切れないほど航行していたが、夜間の航行経験は十数回であった。</p> <p>本船は、レーダー及びGPSプロッターが装備されており、本事故当時、船長がGPSプロッターを作動させていた。</p> <p>船長は、遠方まで釣りに出掛ける際、加唐島の東方又は松島の西方を航行するため、加唐島の東方及び松島の西方については、GPSプロッターに記録した過去の航跡に沿って操船していたものの、本件水道については、過去の航跡を記録しておらず、本事故当時、GPSプロッターを見ずに目視で操船していた。</p> <p>船長は、釣り場を発進する頃、月が西に沈み、本件水道が松島の島影で暗くなっており、犬飼瀬は平均水面上の高さが10mの水上岩であったので、視認することができたものの、カキ瀬は平均水面上の高さが2.1mの水上岩であり、本事故当時、視認することができなかった。</p> <p>本船の喫水は、本事故当時、船首約0.54m、船尾約0.94mであった。</p> <p>船長及び同乗者は、本事故当時、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>あり</p> <p>なし</p> <p>あり</p>

<p>判明した事項の解析</p>	<p>本船は、松島東方の本件水道を南南東進中、船長が、犬飼瀬を右舷側に約50m離して通過後、船首方の街灯りの見え具合からカキ瀬を右舷側に約30～40m離しているものと思い込み、目視のみに頼り操船を続けたことから、カキ瀬が見えず、カキ瀬に向けて航行することとなり、カキ瀬に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、GPSプロッターに本件水道における過去の航跡を記録しておらず、GPSプロッターを見ずに操船していたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、本船が、松島東方の本件水道を南南東進中、船長が目視のみに頼り操船を続けたため、カキ瀬が見えず、カキ瀬に向けて航行することとなり、カキ瀬に乗り揚げたことにより発生したものと考えられる。</p>
<p>参考</p>	<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"> ・ 航行に慣れた海域であっても、目視のみに頼らず、レーダーやGPSプロッターを活用して船位を確認すること。