

船舶事故調査報告書

平成24年6月7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23年5月17日（火） 12時00分ごろ
発生場所	京都府宮津市無双ヶ鼻 ^{むそう} 北方沖 宮津市所在の宮津黒埼灯台から真方位155° 2.2海里付近 (概位 北緯35° 33.9′ 東経135° 16.4′)
事故調査の経過	平成23年6月16日、本事故の調査を担当する主管調査官（神戸事務所）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 シーガル ^{スリー} Ⅲ、5トン未満 251-16276 京都、個人所有 8.29m (Lr) × 2.35m × 0.64m、FRP ディーゼル機関、132.39kW、平成7年8月
乗組員等に関する情報	船長 男性 85歳 二級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 昭和51年8月20日 免許証交付日 平成22年2月2日 (平成27年6月27日まで有効)
死傷者等	重傷 1人（船長）
損傷	船内外機のシャフト部に亀裂
事故の経過	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、同乗者1人を乗せ、無双ヶ鼻北方沖の2か所に設置された定置網の間で最初に釣りをを行い、その後、無双ヶ鼻北西方沖で釣りを行ったのち、無双ヶ鼻東方沖の釣り場へ移動することとした。</p> <p>船長は、無双ヶ鼻北方沖の陸岸に寄って航行するのが初めてであったが、右舷船首方に岩（炭屋グリと称する高さ0.3mの水上岩、以下「本件岩」という。）が見えていたので、本件岩のほかには危険な岩などはないものと思い、約18ノットの対地速力で手動操舵により南東進した。</p> <p>船長は、無双ヶ鼻沖で何度も釣りを行っていたが、海図を見たことがなかったため、無双ヶ鼻陸岸沿いに干出岩等の險礁があることを知らなかった。</p> <p>船長は、右舷前方の本件岩に注意を向けて航行中、平成23年5月17日12時00分ごろ、衝撃を受けて海底に乗り揚げ、これを乗り切った。</p> <p>船長は、船尾部から浸水していたので、マリーナに救助を要請し、アンカーを投入して排水ポンプにより排水を行っていたが、バッテリーの消耗を抑えるために排水ポンプを停止させたところ、浸水量が増加して沈没の</p>

	<p>危険が生じたので、再度、排水ポンプを起動させようとしたものの、排水ポンプが起動せず、船尾部から沈み始めた。</p> <p>マリーナの救助艇は、沈みかけた本船に横付けし、船首付近にいた船長及び同乗者を移乗させようとしたところ、本船が更に沈下し、船長及び同乗者が海に投げ出された。</p> <p>同乗者は、救助艇に引き上げられ、船長は、救助艇から渡されたロープをつかんでいたところ、波の影響で本船と救助艇が動揺したときに両船の間に右手が挟まれ、開放骨折等を負った。</p> <p>本船は、後日、引き上げられ、陸上で廃棄処分された。</p>								
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 北東、風力 2、視界 良好</p> <p>海象：波高 0.5m、潮汐 上げ潮中央期、潮高 約35cm（伊根）</p>								
その他の事項	<p>船長は、ふだん、釣り場を移動する際には、無双ヶ鼻北方沖に設置された定置網寄りを航行していたので、本事故発生場所付近に接近して航行することはなかった。</p> <p>本船は、GPSプロッターを装備していたが、本事故当時、使用していなかった。</p> <p>本船の喫水は、船首約0.4m、船尾約0.6mであった。</p> <p>船長は、救命胴衣を着用していなかった。</p> <p>同乗者は、救命胴衣を着用していた。</p>								
分析	<table border="1"> <tr> <td>乗組員等の関与</td> <td>あり</td> </tr> <tr> <td>船体・機関等の関与</td> <td>なし</td> </tr> <tr> <td>気象・海象の関与</td> <td>なし</td> </tr> <tr> <td>判明した事項の解析</td> <td> <p>本船は、無双ヶ鼻北西方沖を南東進中、船長が、いつもよりも陸岸寄りを航行していたものの、右舷船首方に見えている本件岩のほかには危険な岩などはないものと思ひ込み、GPSプロッターを使用していなかったことから、無双ヶ鼻北方沖に浅所があることを知らずに航行し、同浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p> </td> </tr> </table>	乗組員等の関与	あり	船体・機関等の関与	なし	気象・海象の関与	なし	判明した事項の解析	<p>本船は、無双ヶ鼻北西方沖を南東進中、船長が、いつもよりも陸岸寄りを航行していたものの、右舷船首方に見えている本件岩のほかには危険な岩などはないものと思ひ込み、GPSプロッターを使用していなかったことから、無双ヶ鼻北方沖に浅所があることを知らずに航行し、同浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p>
乗組員等の関与	あり								
船体・機関等の関与	なし								
気象・海象の関与	なし								
判明した事項の解析	<p>本船は、無双ヶ鼻北西方沖を南東進中、船長が、いつもよりも陸岸寄りを航行していたものの、右舷船首方に見えている本件岩のほかには危険な岩などはないものと思ひ込み、GPSプロッターを使用していなかったことから、無双ヶ鼻北方沖に浅所があることを知らずに航行し、同浅所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、無双ヶ鼻北西方沖を南東進中、船長が、いつもよりも陸岸寄りを航行していたものの、右舷船首方に見えている本件岩のほかには危険な岩などはないものと思ひ込み、GPSプロッターを使用していなかったため、無双ヶ鼻北方沖に浅所があることを知らずに航行し、同浅所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及び被害の軽減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"> ・慣れていない海域を航行する場合には、備付けのGPSプロッターにより等深線の状況を確認すること。 ・救命胴衣を着用すること。 								