

船舶事故調査報告書

平成24年5月31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10月10日（月、祝日） 17時00分ごろ
発生場所	岡山県倉敷市琴浦港南方沖 倉敷市所在の備前大島港北一文字防波堤南灯台から真方位069° 1,400m付近 （概位 北緯34°26.9′ 東経133°49.6′）
事故調査の経過	平成23年11月14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	モーターボート ^{はなと} 花登丸、5トン未満 260-26094岡山、個人所有 8.74m (Lr) × 2.30m × 0.73m、FRP ディーゼル機関、66kW、昭和60年3月
乗組員等に関する情報	船長 男性 57歳 一級小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成21年5月25日 免許証交付日 平成21年10月27日 （平成26年10月26日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	プロペラ、シャフト及び舵の曲損並びに船底に擦過傷
事故の経過	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、知人4人を乗せ、船首約0.5m、船尾約1.5mの喫水をもって、釣りを終えて琴浦港に向けて帰航することとし、船長が、キャビンの右舷側で操船を行い、船長の左横で同乗者1人（以下「同乗者A」という。）が見張りに当たり、倉敷市久須見鼻を通過した頃、いつも船首目標としていた琴浦港付近の建物に向ける針路及び約12ノット (kn) の対地速力（以下「原速力」という。）とし、手動操舵で北北東進した。</p> <p>船長及び同乗者Aは、備前大島港北一文字防波堤南灯台（以下「南灯台」という。）から112°（真方位、以下同じ。）1,600m付近において、いつも日が暮れるまではGPSプロッターを余り見ることがなかったので、このときもGPSプロッターを見ておらず、この付近からいつも船首目標としている琴浦沖灯浮標（以下「青ブイ」という。）を目視で探したが、もやのために青ブイを確認することができずに原速力で航行中、平成23年10月10日17時00分ごろ南灯台から069° 1,400m付近にある魚礁（以下「本件魚礁」という。）に乗り揚げた。</p> <p>船長は、17時05分ごろ海上保安庁に携帯電話で本事故の連絡をし</p>

	<p>た。</p> <p>本船は、17時30分ごろ、自然離礁し、別の知人の船にえい航されて倉敷市味野港にある造船所に向かった。</p>								
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、視界 良好（海面上約50cmのところにもやが発生）</p> <p>海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の初期、潮流 約1.5～2knの南西流</p> <p>日没時刻：17時38分</p>								
その他の事項	<p>本船には、魚群探知機が組み込まれたGPSプロッターが装備され、画面は両機能を分割して表示していた。なお、レーダーはなく、双眼鏡を備えていた。</p> <p>本船は、船首方向の見張りの妨げとなる構造物及び船首浮上はなかった。</p> <p>船長は、本事故海域付近を数え切れないほど航行しており、味野港及び琴浦港沖には、浅瀬が存在していること、及び本件魚礁を始め多数の魚礁が設置されていることを知っていた。</p> <p>味野港及び琴浦港沖には、浅瀬が拡張しており、久須見鼻から琴浦港に向かう場合、水路幅が約20mであり、両側に浅瀬が広がっており、ふだん、船長は、久須見鼻沖から北北東進したのち、南灯台から112°1,600m付近で青ブイを船首目標に右転し、青ブイを左舷側に隔てて航行していた。</p> <p>船長は、夜間に航行するときはGPSプロッターで船位及び進路を確認しながら航行していた。</p> <p>船長及び同乗者4人は、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>あり</td> </tr> <tr> <td>判明した事項の解析</td> <td> <p>本船は、琴浦港南方沖を北北東進中、船長が、GPSプロッターで船位を確認しなかったことから、約1.5～2knの潮流に圧流され、本件魚礁に向かって航行していることに気付かず、本件魚礁に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長及び同乗者Aは、海面付近にもやが発生していたことから、次の船首目標である青ブイを目視で探したが、視認できなかっ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	あり	判明した事項の解析	<p>本船は、琴浦港南方沖を北北東進中、船長が、GPSプロッターで船位を確認しなかったことから、約1.5～2knの潮流に圧流され、本件魚礁に向かって航行していることに気付かず、本件魚礁に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長及び同乗者Aは、海面付近にもやが発生していたことから、次の船首目標である青ブイを目視で探したが、視認できなかっ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	あり								
判明した事項の解析	<p>本船は、琴浦港南方沖を北北東進中、船長が、GPSプロッターで船位を確認しなかったことから、約1.5～2knの潮流に圧流され、本件魚礁に向かって航行していることに気付かず、本件魚礁に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長及び同乗者Aは、海面付近にもやが発生していたことから、次の船首目標である青ブイを目視で探したが、視認できなかったものと考えられる。</p>								
原因	<p>本事故は、本船が、琴浦港南方沖を北北東進中、船長が、GPSプロッターで船位を確認しなかったため、潮流に圧流されて本件魚礁に向かって航行していることに気付かず、本件魚礁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"> ・ 昼間でもGPSプロッターを活用して船位及び進路を確認すること。 ・ 見張りを行うに当たっては、双眼鏡を活用すること。 								