

## 船舶事故調査報告書

平成24年6月21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2日（月） 20時30分ごろ
発生場所	長崎県西海市江ノ島南方沖船瀬 <sup>ふなせ</sup> 西海市所在の丸田港南防波堤灯台から真方位206° 1,500m付近 （概位 北緯32° 59.3′ 東経129° 20.8′）
事故調査の経過	平成23年5月25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 マリアⅡ、3.7トン 292-48426長崎、個人所有 8.02m×2.70m×1.58m、FRP ディーゼル機関、103.00kW、平成20年5月
乗組員等に関する情報	船長 男性 42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16年10月8日 免許証交付日 平成21年9月15日 （平成26年10月11日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	船首船底に破口及び擦過傷、右舷船尾船底に擦過傷、推進器に欠損を伴う擦過傷
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、同乗者1人を乗せ、江ノ島南方沖を速力約20ノットで西南西進中、船長が、0.5海里（M）レンジに設定したレーダー及び4Mレンジに設定したGPSプロッターを見ていたが、GPSプロッター画面の船首方に10m等深線が表示されていたものの、その内側に10m以下の等深線や水上岩の表示がなく、レーダー画面にも映像が映っていなかったことから、同じ針路及び速力で航行を続けた。 船長は、平成23年5月2日20時30分ごろ、船体に衝撃を受け、本船が、江ノ島南方沖の船瀬に乗り揚げ、それを乗り越した。 船長は、船体内部の損傷状況を確認したところ、船首部の内部に浸水を確認したことから、西海市丸田漁港に入港し、本船は、来援した知人の船舶により西海市瀬川港までえい航された。
気象・海象	気象：天気 曇り、風 なし、視程 約4km 海象：潮汐 満潮時
その他の事項	本船の喫水は、船首約0.4m、船尾約0.9mであった。 船長は、本事故発生海域の夜間航行を5～6回経験していたが、船瀬の存在を知らなかった。

	<p>船長は、本事故発生海域を航行するとき、昼間は丸田漁港南方沖の浅所と船瀬の間の水路を航行していたが、夜間は同浅所が気になり、南方寄りの船瀬周辺の10m等深線付近を航行していた。</p> <p>本船が本事故当時使用していた4MレンジのGPSプロッターの画面には、船瀬は表示されておらず、船瀬周辺の10m等深線が表示されていた。</p> <p>海図によれば、船瀬は、水上岩とその周辺の直径約400mの浅礁域である。</p>	
分析	<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、江ノ島南方沖を西南西進中、船長が船瀬の存在を知らなかったことから、同瀬に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、船瀬周辺の10m等深線付近を航行していた際、GPSプロッター画面を拡大し、同等深線内の状況を確認していれば、10m等深線の内側に10mより浅い等深線が表示されることから、船瀬付近の航行を回避した可能性があると考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、本船が、江ノ島南方沖を西南西進中、船長が、船瀬の存在を知らなかったため、同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>	
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"> <li>・浅所が存在する場所では、レーダーやGPSプロッターの画面を拡大するなどして水路や水深の確認を行うこと。</li> </ul>	