

## 船舶事故調査報告書

平成25年9月19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10月21日（日） 04時15分ごろ
発生場所	山口県萩市 <sup>はぎ</sup> 羽島 <sup>ほしま</sup> 北岸付近 萩市所在の <sup>とらがき</sup> 虎ヶ崎灯台から真方位289° 2,150m付近 （概位 北緯34° 28.0′ 東経131° 22.5′）
事故調査の経過	平成24年10月22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。
<b>事実情報</b> 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	瀬渡船 のんちゃん丸、7.9トン YG2-7849（漁船登録番号）、個人所有 11.90m（Lr）×3.38m×1.02m、FRP ディーゼル機関、404.53kW、平成3年2月10日
乗組員等に関する情報	船長 男性 48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4月14日 免許証交付日 平成20年3月10日 （平成25年4月13日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	船底全般に破口及び擦過傷
事故の経過	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、釣り客10人を乗せ、船長が、手動操舵で操船に当たり、平成24年10月21日04時11分ごろ羽島南西岸の瀬で1人の釣り客を降ろしたのち、北進して約250m離れた同島西岸の瀬で釣り客を降ろす予定であったが、南風が強かったことから、同島北岸の瀬に変更し、7～8ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で航行を続けた。</p> <p>船長は、釣り客と話をしながら、降ろす瀬のことを考えて航行を続け、北岸の瀬に近づいたので、右転してから同瀬を目視で確認しようと思い、ふだんなら北側から南進して接近するところ、羽島北西岸沖で機関を中立にして右転し、目測で北岸の瀬への進路を定め、3～4knの速力で北東進中、04時15分ごろ、羽島北岸付近において、本船が浅瀬に乗り揚げた。</p> <p>船長は、僚船に救助の要請を行うとともに、海上保安庁に事故通報</p>

	<p>を行い、釣り客9人及び船長が、来援した3隻の僚船に、また、羽島南西岸の瀬で降りた釣り客1人が、別の僚船にそれぞれ収容され、係留地に戻った。</p> <p>本船は、翌日、クレーン台船で引き上げられ、係留地近くのマリナーに運ばれた。</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 南、風力 3</p> <p>日出時刻 06時25分</p> <p>海象：潮汐 下げ潮の中央期</p>
その他の事項	<p>本船の喫水は、船首約0.7m、船尾約1.2mであった。</p> <p>本船には、レーダー及びGPSプロッターが装備されており、船長は、0.75海里レンジとしてレーダーを作動させていたが、GPSプロッターは作動させていなかった。</p>
<b>分析</b> 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、羽島北西岸沖で同島北岸の瀬に向けて右転する際、船長が目測で同島北岸の瀬への進路を定めたことから、羽島北岸の浅瀬に向けて航行することとなり、同浅瀬に乗り揚げたものと考えられる。</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、夜間、本船が、羽島北西岸沖で同島北岸の瀬に向けて右転する際、船長が目測で同島北岸の瀬への進路を定めたため、羽島北岸の浅瀬に向けて航行することとなり、同浅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>
<b>参考</b>	<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>・夜間に危険な岩場などが存在する海域を航行する場合には、危険な岩場などから十分に距離を隔てるとともに、船位を確実に確認すること。</li> </ul>