

船舶事故調査報告書

平成25年11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25年5月2日（木） 07時40分ごろ
発生場所	静岡県静岡市興津川河口付近 静岡市所在の清水灯台から真方位004°3海里付近 （概位 北緯35°03.45′ 東経138°32.06′）
事故調査の経過	平成25年5月7日、本事故の調査を担当する主管調査官（横浜事務所）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 エィティエイト、5トン未満 241-14284 静岡、株式会社みなと 7.47m (Lr) × 2.88m × 1.62m、FRP ディーゼル機関、169.20kW、平成8年3月
乗組員等に関する情報	船長 男性 72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59年6月21日 免許証交付日 平成21年8月20日 （平成26年9月29日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	推進器スケグに擦過傷
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、興津川河口北東沖において、船長が、操縦ハンドルを前進位置から中立位置付近まで戻し、クラッチが切れたと思い、イグニッションキーを停止の位置に戻して主機を止め、漂泊して釣りを始めた。</p> <p>船長は、平成25年5月2日06時40分ごろ、釣果がないので、場所を移動するため、主機を始動しようとしたが、始動しなかった。</p> <p>船長は、本船が南西方へ漂流して消波ブロックに接近する状況となったため、衝突の虞を感じて投錨したが、07時00分ごろ出漁する漁船群の支障にならないように抜錨し、漁船群が通過した後に錨を入れ、所属マリーナへ連絡を取ろうとして開店を待っていたところ、07時40分ごろ、本船は、波浪に圧流されて興津川河口付近に乗り揚げた。</p> <p>船長は、主機が始動できない原因をバッテリーの過放電であると思</p>

	<p>い、知人を通じてマリナーへの救助を要請したが、本事故発生日がマリナーの休業日であったことから、同知人が海上保安庁へ通報した。</p> <p>本船は、09時50分ごろ来援した巡視艇に引き出され、10時30分ごろ静岡市清水港に着岸した。</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 東北東、風速 約3.2m/s、視界 良好</p> <p>海象：波高 約0.5m、潮汐 上げ潮の末期、潮高 約101cm (清水港)</p>
その他の事項	<p>本船は、清水港入港後の点検時、主機及びバッテリーに不良箇所は発見されなかった。</p> <p>本船は、小型船舶安全規則第23条第2項に定める急発進防止装置を備えた小型船舶であった。</p> <p>本船は、操縦ハンドルが中立位置にある時、機関室内に設けられた急発進防止装置のリミットスイッチ（以下「本件リミットスイッチ」という。）が入り、急発進防止装置が解除され、主機が始動できた。</p> <p>本船は、操縦ハンドルを前進位置から中立位置へ戻す際、操縦ハンドルが中立位置の約5°手前に来たとき、クラッチが切れていた。</p> <p>本船は、本件リミットスイッチが入れば、操縦パネル上に中立を示す緑色のパイロットランプが点灯するようになっていた。</p> <p>船長は、6年前に本船を購入して以来、知人に操縦を依頼し、自身で本船を操縦したことはなかった。</p> <p>船長は、小型船舶操縦免許取得時の講習及び海上経験から、クラッチを入れた状態では主機の始動ができないこと、始動前に操縦ハンドルを前後に反復操作すれば、クラッチが切れているかどうかを確認できることを認識していた。</p> <p>船長は、急発進防止装置及び中立を示す緑色のパイロットランプを装備した船舶を操縦したことはなかった。</p>
分析 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>あり</p> <p>本船は、興津川河口北東沖で漂流中、釣り場所を移動しようとして主機の始動操作を行った際、始動しなかったことから、南西方へ漂流して消波ブロックに接近する状況となり、船長が、衝突の虞を感じて投錨し、その後、転錨したところ、波浪に圧流されて興津川河口付近に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>主機は、操縦ハンドルが中立位置になく、本件リミットスイッチが切れ、急発進防止装置が働き、始動しなかったものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、本船が、興津川河口北東沖で漂流中、釣り場所を移動しようとして主機の始動操作を行った際、始動しなかったため、船長が、投錨し、その後、転錨したところ、波浪に圧流されて興津川河口</p>

	付近に乗り揚げたことにより発生したものと考えられる。
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">・ 主機を始動する前、操縦ハンドルの中立位置を確認すること。・ 主機を運転する場合、取扱説明書を熟読し、取扱いに精通しておくこと。・ あらかじめ救助要請が可能な連絡先を確認しておき、運航不能に陥った際には、遅滞なく救助を求めること。