

船舶事故調査報告書

平成25年3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24年12月2日（日） 07時23分ごろ
発生場所	広島県尾道市布刈鼻南方沖 <small>めかりはな</small> 尾道市所在の大浜埼灯台から真方位004° 850m付近 （概位 北緯34° 21.9′ 東経133° 10.5′）
事故調査の経過	平成24年12月7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	プレジャーボート スカイブルー1号、5トン未満 291-38367広島、有限会社オートグラス尾道 6.80m (Lr) × 2.56m × 1.17m、FRP ディーゼル機関、110.33kW、平成10年10月
乗組員等に関する情報	船長 男性 63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 平成4年12月3日 免許証交付日 平成24年9月12日 （平成29年12月2日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	推進軸取付け部に亀裂
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、布刈鼻南方沖を約15.0ノットの対地速力で手動操舵により南東進した。 船長は、いつもどおり水深に余裕がある陸岸寄りを航行するつもりであったが、陸岸寄りに釣り船が止まっていたので、布刈鼻南方沖約200mに設置された布刈岩灯浮標と同鼻との間の中央付近には布刈岩と称する干出岩が存在することを知っていたものの、GPSプロッターで水深を見ながら航行すれば問題ないと思い、布刈鼻と布刈岩灯浮標との間の中央付近を航行していたところ、平成24年12月2日07時23分ごろ、大浜埼灯台から真方位004° 850m付近において、干出岩に乗り揚げた。 船長は、知人及び所属マリーナに連絡し、本船は、付近にいた漁船にえい航されて広島県尾道系崎港の造船所に入港した。

<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風 なし、視界 良好 海象：波 なし、潮汐 上げ潮の初期、潮高 約0.5m</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長は、本事故発生場所付近を約60回航行していた。 船長は、海図を持っておらず、本事故発生場所付近の正確な水深を把握しておらず、また、本船の喫水を把握していなかった。 本事故発生当時には、干出岩は海面下であった。</p>
<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>	<p>あり なし なし 本船は、布刈鼻南方沖を南東進中、船長が、布刈鼻と布刈岩灯浮標との間の中央付近に干出岩が存在することを知っていたが、GPSプロッターで水深を見ながら航行すれば問題ないと思い、干出岩が存在する同鼻と同灯浮標との間の中央付近を航行したことから、干出岩に乗り揚げたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、布刈鼻南方沖を南東進中、船長が干出岩が存在する布刈鼻と布刈岩灯浮標との間の中央付近を航行したため、干出岩に乗り揚げたことにより発生したものと考えられる。</p>
<p>参考</p>	<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"> ・ 自船の喫水を把握しておくこと。 ・ 出航前には、海図などにより航行する水域の水路状況を調査しておくこと。