

船舶事故調査報告書

平成25年4月18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9月16日（日） 11時00分ごろ
発生場所	愛知県常滑市中部国際空港島東岸 常滑市所在の常滑港りんくう地区南防波堤灯台から真方位213° 1,350m付近 （概位 北緯34°51.7′ 東経136°49.4′）
事故調査の経過	平成24年12月3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 ^{エーコンダ} A. KONDA、5トン未満 240-50245愛知、個人所有 6.35m (Lr) × 2.43m × 1.24m、FRP ガソリン機関（船外機）、73.6kW、平成11年11月
乗組員等に関する情報	船長 男性 57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10年12月24日 免許証交付日 平成20年5月26日 （平成25年12月23日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	左舷側船底外板の船首部に擦過傷、左舷側船底外板及びキールの中央部に擦過傷、亀裂及び破口、機関等が水没により濡損
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、友人3人を乗せ、中部国際空港島東岸近くの釣り場に向け、中部国際空港島所在のセントレア港の港口（以下「セントレア港口」という。）を速力約15ノット（kn）で北北西進した。 船長は、本船が、セントレア港口付近を通過した平成24年9月16日11時00分ごろ、何かに衝突したような大きな衝撃を感じ、スロットルレバーを中立状態にして停船させたのち、衝撃現場付近まで戻ったところ、海面下にコンクリート製の構造物（以下「本件潜堤」という。）を発見し、本件潜堤に乗り揚げたことが分かった。 船長は、アドバイスを求めるため、ボートショップに携帯電話で連絡をしたが不在であったので、愛知県知多市所在の新舞子ボートパー

	<p>クまで自力で帰航していた。</p> <p>本船は、中部国際空港連絡鉄道橋を通過した辺りから船尾が沈み始め、11時20分ごろ、常滑市所在の鬼崎港北防波堤灯台から真方位209°1,520m付近で船外機が停止したのち、海水が船尾トランサムを越えて船内に流入し、船首を海面より50cmほど出した状態で水没した。</p> <p>船長は、友人1人と共に船首ブルワークトップに登って手すりにつかまりながら、携帯電話で海上保安庁に連絡し、他の2人は、本船から繰り出たアンカーロープ等につかまり、海上で救助を待っていたところ、付近を航行中のプレジャーボートに救助された。</p> <p>本船は、海上保安庁が手配した漁船に鬼崎漁港までえい航されて引き揚げられた。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 南東、風力 4、視界 良好</p> <p>海象：波高 約0.4m、潮汐 下げ潮の末期、潮高 約4.7cm</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船の乾舷及び喫水（人を搭載していない状態）は、製造者によれば、次のとおりであった。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 乾舷 <ul style="list-style-type: none"> 中央 約0.98m 船尾 約0.50m ・ 喫水 <ul style="list-style-type: none"> 中央 約0.27m 船尾 約0.30m <p>船長は、本船を購入した際、販売者から、本船は、甲板下に空気室を幾つも持っていると聞いていたので、少しぐらい船底に穴が空いても沈没することはないと考えていた。</p> <p>製造者によれば、本船は、船底外板にストリンガー（縦通材）を固着し、同ストリンガーの上部を甲板（内底板）と接着しているため幾つかの区画を持っているが、イケス以外は、水密構造となっていなかった。</p> <p>船長は、過去に2～3回本事故発生海域付近で釣りをしたことがあったが、本事故発生海域の水路調査を事前に行っておらず、本件潜堤があることを知らなかった。</p> <p>船長は、本事故発生時、潮の流れが西から東（中部国際空港島東岸から沖）であったので、できる限り広い範囲を流し釣りしようと思い、護岸近くに針路を選定した。</p> <p>船長及び乗船者は、救命胴衣を着用していた。</p> <p>セントレア港は、中部国際空港島東岸に位置し、その港口を東に開き3面をコンクリート製の岸壁に囲まれた人工港であり、また、本件潜堤は、その北側の岸壁を沖に向かって延長したコンクリート製の構造物であり、常に海中に没しており、海図には記載がなかった。</p>

<p>分析</p> <p>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 あり</p> <p>本船は、セントレア港口を速力約1.5knで北北西進中、船長が本件潜堤があることを知らなかったことから、本件潜堤に向首する針路で航行し、本件潜堤に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、過去に本事故発生海域付近で釣りをしたことがあり、潮の流れを考えてできる限り陸岸に近い所から沖に向けて流し釣りをしたと考え、針路を選定したものと考えられる。</p> <p>本件潜堤の水深は、本事故発生時刻が下げ潮の末期であったことから浅くなっていたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、セントレア港口を北北西進中、船長が本件潜堤があることを知らなかったため、本件潜堤に向首する針路で航行し、本件潜堤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"> ・ 陸岸に近い海域は、海図に記載されていない浅瀬等が存在する可能性があることから、十分水深のある沖から目的地に向かう針路を選定すること。