

## 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04分ごろ
発生場所	愛知県田原湾内 愛知県豊橋市所在の三河港大崎防波堤灯台から真方位210°4, 900m付近 （概位 北緯34°41.3′ 東経137°18.1′）
事故調査の経過	平成24年9月16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 <small>アクア</small> <small>ウイングツー</small> Aqua Wing II、4.8トン 242-28822愛知、アイシン・エイ・ダブリュ株式会社 9.19m (Lr) × 2.86m × 1.51m、軽合金 ディーゼル機関2基、329.50kW（合計）、平成17年6月
乗組員等に関する情報	船長 男性 45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 昭和63年12月1日 免許証交付日 平成21年4月13日 （平成26年4月25日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	右舷アウトドライブ装置脱落、主機関等水没により全損
事故の経過	本船は、船長ほか1人が乗り組み、同乗者9人を乗せ、愛知県蒲郡市所在のマリーナ（以下「本件マリーナ」という。）を平成24年9月16日10時30分ごろ出航し、愛知県田原市姫島付近までクルージングしたのち、12時00分ごろに帰航する予定であったが、10時50分ごろ姫島付近の案内を終えたことから、帰航時間の調整をするため、予定にはない田原湾付近に向けて速力約20ノットで南南西進した。 船長は、フライングブリッジで操船しながら、同乗者にふ頭の案内をしており、田原湾口にあるマリーナでトイレ休憩をするつもりであったが、田原湾に接近する際、右舷船首方に見える山（蔵王山 <sup>ぎょう</sup> ）の名称をGPSプロッターで探していたところ、船首方の三河港大橋の奥で11時の方角に見えていた台船が左舷真横に見えたことから、本船が

	<p>田原湾に入ったことに気付いた。</p> <p>船長は、三河港大橋から南南西約200mに進んだ地点で田原湾が干潟であることに気づき、また、アウトドライブ装置にゴミが引っ掛かったような違和感があったことから、スロットルレバーを中立とした。</p> <p>本船は、11時04分ごろ三河港大橋から南南西約450m進んだ付近の浅所に乗り揚げて停止した。</p> <p>船長は、乗り揚げた際に大きな衝撃も感じず、船体調査したところ損傷も見当たらず、機関室にも浸水がなかったことから、一度離礁を試みたができず、乗船している幼児（3歳児）の安全を考え、救助を待つことにした。</p> <p>船長は、ボートレスキューサービスに連絡を行い、13時00分ごろ本件マリーナから来た救援船の指示により、潮が満ちて来るまで待機していたところ（干潮11時59分ごろ）、本船は、13時10分ごろ船尾側に傾斜して浮き始めた。</p> <p>船長は、本船が船尾側に傾斜して浮き、波が船尾ブルワークを超えて甲板に流入し始めたので、不審に思って機関室を確認したところ、浸水に気付いた。</p> <p>船長は、電動ビルジポンプ等で機関室に浸水した海水の排水作業をしながら、救援船に連絡をしたところ、海上保安庁を呼ぶように提案され、海上保安庁に連絡した。</p> <p>乗船者は、海上保安庁が手配した船により、全員が救助された。</p> <p>本船は、本事故発生場所で台風の接近に備えて船固め、油の流失防止等の措置を行い、後日、本件マリーナへ引き揚げた際、右舷アウトドライブ装置の脱落が確認された。</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0.3m（有義波）、潮汐 下げ潮の末期、潮高 約53cm</p> <p>台風16号が沖縄県名護市の南東約30km にあって時速25km で北に進んでいた。</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船は、2機2軸船内外機船で船尾より船首に向かって機関室、燃料タンク、キャビン、キャビン上部にフライングブリッジを配置し、船尾外板にアウトドライブ装置を装備し、操船をキャビンとフライングブリッジで行う仕様であり、過去に3回ほど右舷アウトドライブ装置を岩礁などに接触させたような痕跡があった。</p> <p>船長は、会社のマリクラブに所属しており、本事故当時、同クラブのクルージングバーベキュー大会の一環とし、姫島までのクルージングを計画していたが、航海計画にない田原湾付近を航行したのは12年前のことであり、同湾付近の状況を忘れていた。</p> <p>船長は、スロットルレバーを中立とした際、同乗者に幼児や女性が</p>

	<p>いたことから、急停止して怪我をさせたくないと思い、後進に入れなかった。</p> <p>乗船者は、全員が救命胴衣を着用していた。</p> <p>田原湾は、三河湾の最奥部に位置し、田原市東部の汐川河口から豊橋市南西部の杉山町地先にかけて広がる砂泥質の汐川干潟と呼ばれており、本事故発生時、大潮の干潮時刻が11時59分であったので、干上がった状態ではなかった。</p>
<p><b>分析</b></p> <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、田原湾付近を南南西進中、船長が、田原湾に接近した際、GPSプロッターで右舷船首方に見える山の名称を探していたことから、田原湾内に入って航行し、浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、本船が、田原湾付近を南南西進中、船長が、田原湾に接近した際、GPSプロッターで右舷船首方に見える山の名称を探していたため、田原湾内に入って航行し、浅所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><b>参考</b></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"> <li>・初めて航行する海域及び長期間航行しておらず、水路事情が分からない海域付近を航行する場合には、船位を確認し、同海域に入らないように注意すること。</li> <li>・航行中は、見張り、操船に専念すること。</li> </ul>