

船舶事故調査報告書

平成25年5月9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7月16日（月、祝日） 07時00分ごろ
発生場所	神奈川県横須賀市 ^{あしか} 海瀬島東南東方沖 海瀬島灯台から真方位111° 250m付近 （概位 北緯35° 12.8′ 東経139° 44.3′）
事故調査の経過	平成24年7月17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	プレジャーモーターボート ^{ジェット ブラック} Jet-Black、6.6トン 235-34413 神奈川、有限会社プロスパー 10.30m (Lr) × 3.60m × 1.54m、FRP 船内機2基、397.18kW（合計）、平成7年10月
乗組員等に関する情報	船長 男性 43歳 一級小型船舶操縦士 免許登録日 平成24年1月19日 免許証交付日 平成24年1月19日 （平成29年1月18日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	右舷プロペラシャフト曲損、右舷プロペラ欠損、右舷舵曲損、右舷プロペラシャフトブラケット取付部周囲の船底外板に亀裂
事故の経過	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、同乗者Aほか4人を乗せ、船長が、操舵室兼キャビン上部のフライングブリッジにおいて、手動操舵を行い、横須賀市横須賀港東方沖を約15～17ノットの速力で南南西進中、右舷船首方に海瀬島灯台を、左舷船首方に笠島灯浮標（以下「本件灯浮標」という。）をそれぞれ視認した。</p> <p>船長は、海瀬島灯台と本件灯浮標の間を通過しようとしたところ、平成24年7月16日07時00分ごろ船底から大きな異音を発するとともに、本船に衝撃を受けた。</p> <p>船長は、右舷側の舵が効かなくなって航行不能となったので機関を中立状態とし、同乗者Aが、後部甲板のハッチを開けたところ、浸水していることに気付き、海上保安庁に救助を求めた。</p> <p>本船は、後部甲板上まで浸水し、排水作業をしていたところ、付近</p>

	を航行中のタグボートに救助され、えい航されて横須賀港に入港した。
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南南西、風力 4、視界 良好 海象：潮汐 下げ潮の末期
その他の事項	<p>船長は、本事故当日、同乗者Aとの間でどちらが操船するか事前に決めておらず、出港時に操船を行っていた船長が操船を続けていた。</p> <p>船長は、小型船舶操縦免許を取得後、本事故当日が3～4回目の操船であり、本事故発生場所付近の航行が初めてであった。</p> <p>船長は、航行中に不安を感じた場合は、自身より操船経験のある同乗者Aに相談しようと考えていた。</p> <p>船長は、海図により予定航行経路の水路調査を行っていなかったため、海瀬島灯台の東南東方に設置されている本件灯浮標が東方位標識であること、及び本件灯浮標の東側に可航水域があることを示していること、また、本件灯浮標の西側に干出岩を含む暗礁が拡張していることを知らなかった。</p> <p>船長は、本事故時、操舵室兼キャビンに設置していたGPSプロッターを使用していなかった。</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	あり なし なし 本船は、海瀬島東南東方沖を南南西進中、船長が、海図で予定航行経路の水路調査を行っていなかったことから、本件灯浮標が東方位標識であることを知らず、本件灯浮標西側に拡張する干出岩を含む暗礁に向けて航行し、船底が暗礁に乗り揚げたものと考えられる。
原因	本事故は、本船が、海瀬島東南東方沖を南南西進中、船長が、海図で予定航行経路の水路調査を行っていなかったため、本件灯浮標が東方位標識であることを知らず、本件灯浮標西側に拡張する干出岩を含む暗礁に向けて航行し、船底が暗礁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	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。 <ul style="list-style-type: none"> ・ 事前に海図やGPSプロッター等で予定航行経路の水路調査を十分に行い、適切なコースを選定すること。 ・ 灯浮標を視認した場合、当該灯浮標の意味及び航行できる水域を確認すること。