

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11月10日（土） 13時48分ごろ
発生場所	和歌山県和歌山市田倉崎北北西方沖 田倉崎灯台から真方位330° 250m付近 （概位 北緯34° 16.0′ 東経135° 03.6′）
事故調査の経過	平成24年11月10日、本事故の調査を担当する主管調査官（神戸事務所）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 <i>Sedona</i> 、4.8トン 242-27240大阪、株式会社旭東金属 9.19m (Lr) × 2.80m × 1.51m、FRP ディーゼル機関2基、330kW（合計）、平成16年3月
乗組員等に関する情報	船長 男性 56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63年3月30日 免許証交付日 平成19年10月2日 （平成25年3月29日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	船内外機が破損、左舷船内外機スタン・ドライブ・ラバー・プロテクション（船内外機の吸排気用のゴム製継ぎ手）に亀裂
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、会社の同僚11人を乗せ、和歌山市所在のマリーナ（以下「マリーナA」という。）を出航し、大阪府岸和田市所在のマリーナ（以下「マリーナB」という。）に向かった。 船長は、田倉崎南方沖を約20ノットの対地速力とし、目視による見張りを行いながら、手動操舵により北北西進中、‘田倉崎北方照射灯に夜間照射される田倉崎の北北西方沖に設置された田倉崎北方照射灯の標柱’（以下「標柱」という。）を船首方に認めた際、田倉崎付近海域を航行したことはなかったが、標柱の付近だけが浅く、標柱と陸岸との間は陸岸から距離を離せば、浅所はなく航行できると思い、右転して標柱と田倉崎の間を陸岸から約150m離して航行することとした。

	<p>船長は、標柱と田倉埼との間を北北東進中、本船が、平成24年11月10日13時48分ごろ、田倉埼灯台から真方位330°250m付近の浅所に乗り揚げ、浅所を通過した。</p> <p>船長は、機関室内を確認したところ、機関室内に浸水を認めたので、和歌山市加太港に向かい、13時52分ごろ加太海水浴場の付近に任意座礁した。</p>
気象・海象	<p>気象：天気 曇り、風向 北北東、風力 2、視界 良好</p> <p>海象：波高 約0.2m、潮汐 上げ潮の末期、潮高 約154cm (和歌山)</p>
その他の事項	<p>田倉埼周囲には、幅約150mから約250mにわたる干出岩帯が田倉埼を囲むように存在しており、北西端には同干出岩帯の先端を示す標柱(Pile)が設置されており、さらに、干出岩帯の西側には約100mの沖まで浅礁域が存在している。</p> <p>標柱は、和歌山海上保安部が所管していた。</p> <p>事故発生場所付近の海域にあっては、標柱が設置されている意味を知らず、標柱と陸岸の間を航行し、乗り揚げの事故が散発していた。</p> <p>田倉埼周辺の干出岩帯については、プレジャーボート等の乗揚げ事故が発生していることから、和歌山海上保安部は、ホームページ上で注意喚起を行っていた。</p> <p>本船は、船首喫水が約0.4m、船尾喫水が約1mであった。</p> <p>本船は、スタン・ドライブ・ラバー・プロテクションが破損した場合、機関室に海水が流入する機構となっていた。</p> <p>船長は、当初、友ヶ島水道中ノ瀬戸付近の釣り場のみを航行する予定であったが、途中、船酔いした乗船者をマリーナAで降ろし、遊漁終了後、降ろした乗船者を乗船させ、マリーナBに帰航する際、急ぎよ、独自の判断で航行する予定がなかった田倉埼西方沖を初めて航行することとした。</p> <p>船長は、田倉埼付近を航行する予定がなかったため、事前に海図等で田倉埼付近の水深について調査していなかった。</p> <p>船長は、標柱が干出岩帯の北西端を示すものとは、知らなかった。</p>
分析	<p>乗組員等の関与 あり</p> <p>船体・機関等の関与 なし</p> <p>気象・海象の関与 なし</p> <p>判明した事項の解析</p> <p>本船は、田倉埼西方沖を北北東進中、船長が、船首方に標柱を認めた際、標柱付近の水深が浅いものの、標柱と陸岸との間は陸岸から約150m沖を航行すれば、浅所はないものと思い込んで航行したことから、田倉埼付近の浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、本船が、田倉埼西方沖を北北東進中、船長が、船首方に標柱を認めた際、標柱付近の水深が浅いものの、標柱と陸岸との間は</p>

	陸岸から約150m沖を航行すれば、浅所はないものと思い込んで航行したため、田倉崎付近の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。
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">・ 事前の水路調査等を行っていない海域については、航行直前であっても水路の安全確認を行い、安全が確認できなければ、航行を避けること。