

船舶事故調査報告書

平成25年4月25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22日（日） 19時00分ごろ
発生場所	和歌山県和歌山市田倉埼付近 田倉埼灯台から真方位193° 400m付近 （概位 北緯34° 15.7′ 東経135° 03.6′）
事故調査の経過	平成24年7月23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 ^{ぼくすい} 爆酔丸、5トン未満 250-35751大阪、ヤマハ発動機販売株式会社 8.02m (Lr) × 2.95m × 1.63m、FRP ディーゼル機関、139.7kW、平成8年6月 最大搭載人員 旅客11人、船員1人計12人
乗組員等に関する情報	船長 男性 45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8年8月22日 免許証交付日 平成23年12月7日 （平成28年12月6日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	船首船底部に破口及び亀裂、ドライブユニット（推進器）が破損
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、同乗者5人を乗せ、平成24年7月22日15時00分ごろ和歌山市紀ノ川右岸にあるマリーナを出航し、船長は、19時30分ごろから始まる和歌山県和歌山下津港の和歌山区での港まつり花火大会を観覧する予定であり、それまで観光を兼ね、和歌山下津港の海南区で遊走した。 船長は、遊走中、家族から大阪府貝塚市二色の浜公園の海水浴場（以下「二色の浜海水浴場」という。）にいると電話があったので、家族に本船を見せようと思い、予定を変更して関西国際空港沖に向かい、田倉埼西方沖及び和歌山市加太瀬戸を約30ノット（kn）の速力で北北東進したのち、関西国際空港連絡橋を通過して二色の浜海水浴場沖において漂泊した。 船長は、二色の浜海水浴場にいる家族を探して本船を見せたのち、

	<p>17時00分ごろ同海水浴場沖を発進し、右舷側の操縦席に腰を掛けて手動操舵に当たり、関西国際空港を通過した頃から南西風により波が高くなったので、船体が動揺しないように注意しながら、往路と同様に陸岸から距離を隔てて航行し、約30knの速力で花火大会の会場に向かった。</p> <p>船長は、加太瀬戸の中央付近を通過したのち、田倉埼西方沖を陸岸から距離を隔てて南南西進していたところ、燃料計を見て燃料が少なくなっていることに気づき、航程を短縮できる田倉埼に接近した針路として燃料を節約しようと思い、田倉埼灯台から240°（真方位、以下同じ。）300m付近に差し掛かったとき、左転して田倉埼寄りを南東進した。</p> <p>船長は、燃料が少なくなってきたこと、及び花火大会の開始時刻が迫っていたことで気持ちが焦り、周囲が薄暗くなってきたこともあって田倉埼付近に干出浜（岩）が広がっていることに気付かずに航行中、本船は、19時00分ごろ、田倉埼灯台から193°400m付近の岩場にドライブユニット（推進器）が乗り揚げ、同岩場を通過して停止した。</p> <p>本船は、自力航行ができなくなったので、同乗者が海上保安庁に118番通報するとともにマリーナに事故の発生を連絡した。</p> <p>船長は、本船が19時10分ごろ田倉埼灯台から182°200m付近に流れ着いたので、同乗者と共に本船をロープで岩場に固定した。</p> <p>船長及び同乗者5人は、全員が海上保安庁の巡視艇及びヘリコプターに救助され、本船は、作業台船により岩場から引き出され、マリーナに運搬された。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風向 南西、風力 4、視界 良好 海象：波高 約0.5～1.0m、潮汐 上げ潮の末期、潮高 約166cm 日没時刻：19時08分ごろ</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船の喫水は、船首約0.4m及び船尾約0.9mであった。</p> <p>船長は、平成8年にモーターボートを所有して操縦を始め、夜間の航行経験は3回程度であり、また、本船での航行経験が2～3回目であったので、GPSプロッターの使用方法が分からず、本事故当時、GPSプロッターを使用していなかった。</p> <p>船長は、出航前に田倉埼沖を航行する予定がなかったことから、田倉埼沖などの水深を調べていなかったため、陸岸から距離を隔てた所を航行していた。</p> <p>本船の同乗者は、1人がキャビンに、他の4人は操縦席付近の座席にそれぞれ腰を掛けており、キャビンにいた同乗者1人を除き、船長及び同乗者4人は、救命胴衣を着用していた。</p> <p>田倉埼付近には、干出浜（岩）が広がっており、田倉埼灯台の北北</p>

	<p>西方約300mの所の暗礁上に標柱（高さ2m）が設置され、夜間は、田倉埼北方照射灯により同標柱が照らされている。</p> <p>船長は、テレビ及びマリナーから出航前に気象情報を入手し、燃料を給油したのちに出航した。</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 なし</p> <p>本船は、日没直前の田倉埼沖を南南西進中、船長が、往路と同様に田倉埼から距離を隔てて通過していたところ、燃料が少なくなっていたので、航程を短縮して燃料を節約しようと思い、左転して田倉埼寄りの針路としたことから、田倉埼付近の岩場に向けて航行することとなり、同岩場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、日没直前の田倉埼沖を南南西進中、船長が、往路と同様に田倉埼から距離を隔てて通過していたところ、燃料が少なくなっていたので、航程を短縮して燃料を節約しようと思い、左転して田倉埼寄りの針路としたため、田倉埼付近の岩場に向けて航行することとなり、同岩場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"> ・燃料搭載量及び燃料消費量を確認し、燃料が不足しないように無理のない航海計画を立てること。 ・GPSプロッターなどの航海計器の使用 방법에習熟しておき、有効に活用して浅所へ接近しないようにすること。 ・水深が分からない海域を航行する場合は、できる限り陸岸に接近しないようにすること。