

船舶事故調査報告書

平成25年7月11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10月1日（月） 14時00分ごろ
発生場所	福岡県宗像市草崎鼻北岸沖 宗像市所在の神湊港北防波堤灯台から真方位302° 760m付近 （概位 北緯33° 51.5′ 東経130° 28.7′）
事故調査の経過	平成24年10月29日、本事故の調査を担当する主管調査官（門司事務所）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 NANA、5トン未満 290-36989佐賀、個人所有 6.86m (Lr) × 2.90m × 1.44m、FRP ディーゼル機関、176.5kW、平成2年7月
乗組員等に関する情報	船長 男性 24歳 二級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士 免許登録日 平成20年7月3日 免許証交付日 平成20年7月3日 （平成25年7月2日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	プロペラ翼に曲損及び欠損、ドライブシャフトに破損
事故の経過	本船は、船長の友人が小型船舶操縦士の免許を取得する前に購入したものであり、船長は、その友人から、購入した本船が佐賀県伊万里市所在のマリーナ（以下「本件マリーナ」という。）に有り、移動を要するので、操船してほしい旨の要請を受けた際、現地海域での僅かな距離を移動させるものと思って詳細を確認せずに了承した。 船長は、本船の購入者を含む友人4人と共に友人所有の乗用車に同乗して平成24年9月30日の深夜に徳島県を出発し、夜通し伊万里市までの移動を続けたのち、本件マリーナに到着した際、徳島県までの回航であることを知った。 船長は、徳島県小松島市周辺海域での操船経験しかなく、回航する海域の水路状況の知識がなかったが、5人の中で小型船舶操縦士の免許を有しているのが、自分だけということもあり、本船よりも大きい

	<p>船舶の航跡をたどって航行すれば、なんとかなるだろうと思い、船内外機のアウトドライブがチルトダウンされた状態を外観から見たのみで喫水を確認せず、10月1日08時00分ごろ、船長が1人で乗り組み、同乗者4人を乗せて本件マリナーを出航した。</p> <p>本船は、海図が備えられておらず、搭載されたGPSプロッターの画面が手のひら大の小型のものであり、表示される情報が船首方位及び速力のほかには簡易な地形及び緯度経度程度であったことから、船長は、主に目視で見張りを行って操船することとし、友人2人と共にフライングブリッジに昇り、うち1人を手動操舵に就け、自らはフライングブリッジ内に設置された椅子に腰を掛け、もう1人の友人と見張りを行いながら、操船指揮に当たった。</p> <p>船長は、出航後、本船の前方を航行するタンカーの航跡をたどりながら、佐賀県から福岡県の沿岸沖を航行していたところ、福岡県福津市沖に差し掛かる頃からタンカーが沖に向かい始めたことを認め、追尾して行けば、風の影響が大きくなると考えてタンカーの航跡をたどることを断念し、風の影響の少ない沿岸寄りを北東進していたところ、14時00分ごろ、草崎鼻北岸付近において、本船のプロペラが浅瀬に接触した。</p> <p>本船は、同海域を通過したものの、船体の振動が激しくなり、機関が停止する状況となったので、自力航行を断念して海上保安庁に救助を要請し、その後、宗像市鐘崎漁港までえい航された。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 北北西、風力 3 海象：潮汐 下げ潮の中央期</p>
<p>その他の事項</p>	<p>海図（W1239）によれば、本事故発生場所付近は、東側の草崎鼻周辺に広がる干出浜（石）と同鼻西方沖にある勝島の南東端周辺に広がる干出浜（砂）とに挟まれた幅約300mの海域であり、最も水深の深い中央部付近で水深が0.4～1.4mと示された浅水域である。</p> <p>船長は、過去に約1年間、漁船の乗組員として漁業に従事した経験を有するが、その後は、年に数回程度、徳島小松島港周辺海域で小型船を操船するのみであった。</p> <p>船長及び同乗者は、全員が救命胴衣を着用していた。</p>
<p>分析</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>あり</p> <p>本船は、伊万里市所在の本件マリナーから徳島県まで回航する際、船長が、回航する海域の水路状況の知識がなかったものの、本船よりも大きい船舶の航跡をたどれば安全に航行できると思い、本件マリナーを出航後、先航するタンカーに続航していたところ、福津市沖でタ</p>

	<p>ンカーが沿岸を離れて沖に向かい始め、追尾すれば、風の影響が大きくなるので、タンカーの航跡をたどることを断念し、沿岸寄りを航行していたが、航行している海域の水路状況の知識がなかったことから、北東進して草崎鼻と勝島との間の浅水域に進入し、草崎鼻北岸付近の浅瀬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、伊万里市所在の本件マリーナから徳島県まで回航する際、船長が、回航する海域の水路状況の知識がなかったものの、本船よりも大きい船舶の航跡をたどれば安全に航行できると思い、本件マリーナを出航後、先航するタンカーに続航していたところ、福津市沖でタンカーが沿岸を離れて沖に向かい始め、タンカーの航跡をたどることを断念し、沿岸寄りを航行していたが、航行している海域の水路状況の知識がなかったため、北東進して草崎鼻と勝島との間の浅水域に進入し、草崎鼻北岸付近の浅瀬に乗り揚げたことにより発生したものと考えられる。</p>
参考	<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"> ・ 航行経験のない海域を航行する際は、海図等を使用して十分な水路調査を行った上、航海時間を考慮した安全な航海計画を立てること。