

船舶事故等調査報告書

平成24年12月20日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故等番号	2012門第92号
事故等種類	乗揚
発生日時	平成24年6月16日（土） 15時00分ごろ
発生場所	山口県下関市角島港東北東方沖（海士ヶ瀬戸） 角島港南防波堤灯台から真方位077° 1.25海里（M）付近 （概位 北緯34° 21.1′ 東経130° 52.9′）
事故等調査の経過	平成24年6月20日、本事故の調査を担当する主管調査官（門司事務所）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	プレジャーヨット F I R S T、7.3トン
船舶番号、船舶所有者等	235-20029金沢、個人所有
乗組員等に関する情報	船長、一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定
死傷者等	なし
損傷	バラストキールに擦過傷
事故等の経過	<p>本船は、船長ほかクルー2人が乗り組み、バラストキール下端まで約2.5mの喫水で山口県萩市萩港から角島港に向けて機走していた。</p> <p>船長は、当初、角島の北側をう回して同島南岸の角島港へ向かう航海計画を立てていたが、角島の北東方沖を西進中、クルーの1人と共に本州と角島を結ぶ角島大橋の下を小型漁船が通過するのを見て本船も通過できると思い、角島大橋の下を通ることとした。</p> <p>本船は、角島大橋の最高部を通過したのち、船長が、船首方に見えた緑色灯浮標から東側は浅いと認識し、同灯浮標を左舷側に隔てて航行したところ、平成24年6月16日15時00分ごろ、角島港南防波堤灯台から真方位077° 1.25M付近において、バラストキールが浅瀬に接触して乗り揚げた。</p> <p>本船は、地元漁船の援助を受けて離礁したのち、航海を継続した。</p>
気象・海象	<p>気象：天気 曇り、風向 東、風力 1～2、視界 良好</p> <p>海象：潮汐 低潮時、潮高 約30cm（特牛港）</p>
その他の事項	<p>海図W115によれば、本事故発生場所は、海士ヶ瀬戸と呼称される浅礁域に含まれ、水深5m等深線内の幅約50mの可航域を挟み、その東西はそれぞれ陸岸から延びる水深2m等深線が表示されている。</p> <p>船長は、当初の航海計画になかった海士ヶ瀬戸を通過することとした際、同瀬戸の水深状況を把握せずに航行し、可航幅が約50mであることを本事故発生後に知った。</p>

	<p>船長は、GPSプロッターを作動させていたが、本事故当時はその画面を見ていなかった。</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、萩港から角島港に向けて航行中、船長が、当初の航海計画になかった海士ヶ瀬戸を通過することとした際、同瀬戸の水深状況や可航幅を確認しなかったことから、浅礁域に進入して浅瀬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、萩港から角島港に向けて航行中、船長が、当初の航海計画になかった海士ヶ瀬戸を通過することとした際、同瀬戸の水深状況や可航幅を確認しなかったため、浅礁域に進入して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>
<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"> ・航行中に航海計画を変更する際は、安全な海域で停船するなどして変更後のルートの水路調査を確実に行うこと。