

船舶事故調査報告書

平成26年3月13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25年8月14日（水） 09時10分ごろ
発生場所	千葉県南房総市南無谷崎西南西方沖 南房総市所在の富浦港西防波堤灯台から真方位320° 1.65海里付近 （概位 北緯35° 03.7′ 東経139° 48.0′）
事故調査の経過	平成25年8月15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	モーターボート EVER GREEN AUTO、15トン 271-36698東京、エバーグリーンオート株式会社 11.98m (Lr) × 4.20m × 2.35m、FRP ディーゼル機関2基、600.00kW（合計）、平成19年1月
乗組員等に関する情報	船長 男性 53歳 一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成15年12月26日 免許証交付日 平成25年1月28日 （平成30年12月25日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	船底に破口、左舷プロペラが曲損等
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、同乗者6人を乗せ、東京都江東区所在のマリーナを出港して南房総市富浦町沖に向け、船長が操舵室上にあるフライングブリッジで操船を行い、同乗者の1人が見張りに就き、機関を回転数毎分2,200、速力を約22.0ノットとして南無谷崎西方沖を南進中、富浦沖灯浮標（以下「本件灯浮標」という。）を真方位090°に見て左転した。 船長は、ふだん、南房総市明神崎を交針後の向針目標としていたものの、本船の前方を航行していた小型艇が、明神崎南東方の富浦港西防波堤灯台に向け、南無谷崎西南西方沖のイガイ瀬と称される干出岩を含む暗礁（以下「本件暗礁」という。）を通過する針路としていたことから、航行しても大丈夫な水深があるものと思い、小型艇に追従し、ふだんの航行経路より東寄りを航行した。

	<p>本船は、南無谷埼西南西方沖を南東進中、平成25年8月14日09時10分ごろ左舷船尾船底付近に異音を生じた。</p> <p>船長は、負傷者はいないものの、左舷機プロペラの異常及び機関室への浸水を認めたことから、本件暗礁に乗り揚げたものと思い、本事故発生を携帯電話で118番通報した。</p> <p>本船は、右舷機のみで自力航行可能であったことから、来援した巡視艇に伴走されながら、最寄りのマリーナへ回航の後、上架して修理された。</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 東、風速 約3.3m/s、視界 良好</p> <p>海象：波高 約1.0m、潮汐 上げ潮の末期、潮高 約147cm (君津港)</p>
その他の事項	<p>船長は、本件灯浮標を左舷正横に見て左転する際の通過距離をふだんは約800mとしており、本事故後、もっと通過距離をとればよかったと思った。</p> <p>船長は、本事故発生前、海図やGPSプロッター等で予定針路上に存在する暗礁の状況などの水路調査を行い、本件暗礁があることを知っていた。</p> <p>本船は、GPSプロッター上に暗礁の表示をしていた。</p> <p>船長は、レーダーを作動させていた。</p> <p>船長は、15年のモーターボート操縦経験を持ち、本船の月平均運航回数は2回程度であり、本事故発生場所付近を過去に6回航行したことがあった。</p> <p>船長は、本事故後、本船前方を航行していた小型艇が、船内外機船であり、ドライブユニットをチルトアップさせて本件暗礁上を通過したことを知った。</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	<p>あり</p> <p>なし</p> <p>なし</p> <p>本船は、南無谷埼西南西方沖を南東進中、船長が、海図で予定針路の水路調査を行い、本件灯浮標の南東側に本件暗礁が存在することを知っていたものの、本船の前方を航行していた小型艇が本件暗礁を通過する針路としていることを認め、本件暗礁に余裕水深があるものと思い、ふだんの針路より東寄りを航行したことから、本件灯浮標南東側に存在する本件暗礁に向けて航行することとなり、本件暗礁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、南無谷埼西南西方沖を南東進中、船長が、本件灯浮標の南東側に本件暗礁が存在することを知っていたものの、本船の前方を航行していた小型艇が本件暗礁を通過する針路としていることを認め、本件暗礁に余裕水深があるものと思い、ふだんの針路より</p>

	<p>東寄りを航行したため、本件暗礁に向けて航行することとなり、本件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。</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"> ・ 事前に海図やGPSプロッター等で予定針路の水路調査を十分に行い、自船の喫水に応じて適切なコースを選定すること。 ・ 航行中は、海図、GPSプロッター等を活用して見張りを厳重に行い、針路上に存在する暗礁などを確認するとともに、暗礁などから離れて航行すること。