

船舶事故調査報告書

平成26年5月8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7月29日（月） 11時04分ごろ
発生場所	大分県国東市国東港武蔵地区北北東沖 国東港古市C防波堤東灯台から真方位017° 2.1海里付近 （概位 北緯33° 32.2′ 東経131° 44.9′）
事故調査の経過	平成25年10月1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 Honey Ocean II、10トン 243-34552福井、医療法人真芳会 10.10m (Lr) × 3.51m × 1.89m、FRP ディーゼル機関2基、294.2kW（合計）、平成13年4月
乗組員等に関する情報	船長 男性 55歳 一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士 免許登録日 平成17年6月15日 免許証交付日 平成21年7月17日 （平成27年6月14日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	両舷プロペラ翼、プロペラ軸及び舵に曲損、両舷シャフトブラケット 取付け部及び右舵後方の船底外板に破口、船尾部船底外板に擦過傷、 右舷舵軸頂部取付け部材に亀裂及び曲損、発電機、清水ポンプ、ビル ジポンプ等が濡損
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、同乗者1人を乗せ、大分県国東半 島の東方海域を国東港武蔵地区（以下「寄航地」という。）に向け、 陸岸から適宜の距離を離しながら、海岸線に沿って約20ノット （kn）（対地速力、以下同じ。）で南進していた。 船長は、フライングブリッジで操船していたが、国東市黒津ノ鼻の 東方約500m付近において、寄航地が右舷船首方に見え、その方向 には漁船が航行していたので、変針し、寄航地に船首を向けて航行し ていたところ、平成25年7月29日11時04分ごろ推進器にロー プか漁網などの海中浮遊物を巻き込んだような感触があった。 船長は、寄航地が近いので、航行を続けようとしたが、舵が効か

	<p>ず、船をコントロールできなくなったので、機関を停止して状況を調査したところ、エンジンルームに浸水はなかったが、その後方のタンクルームに浸水を認め、携帯電話で海上保安庁に浸水の発生を連絡するとともに、寄航地のマリーナに救助を依頼し、本船が流されないように錨泊した。</p> <p>本船は、マリーナから来援したモーターボートにより、錨泊した場所から引き出される際、ウインドラスでアンカーを揚げようとしたが、岩に引っ掛かって揚収できないので、アンカーロープを切り、約3～4knでえい航されて寄航地のマリーナに到着した後、クレーンで陸揚げされた。</p> <p>(写真1 船尾船底部の損傷状況、写真2 船尾船底外板及びプロペラ翼等の損傷状況(右舷)、写真3 船尾船底外板及びプロペラ翼等の損傷状況(左舷)、写真4 舵(右舷)の舵軸頂部の状況、写真5 プロペラ軸の状況、付図1 事故発生場所 参照)</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風向 南東、風力 2、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の中央期、潮高 約180cm(国東港)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船の喫水は、船首が約0.8m、船尾が約1.0mであった。</p> <p>本船は、自動操舵装置がなく、フライングブリッジには、磁気コンパス、レーダーディスプレイ及びGPSプロッターのモニターが設置されており、正常に動作していたが、船長は、本事故時、GPSプロッターの画面を見ておらず、使用レンジも覚えていなかった。</p> <p>船長は、本事故当時の航海計画を策定する際に海図を見ておらず、本事故発生場所付近に洗岩や干出岩があることを知らなかった。</p> <p>海図W1101によれば、本事故発生場所付近にある黒津ノ鼻の北北東方約2,800mには東側が可航水域であることを示す東方位標識(豊後大瀬灯浮標)が、南南東方約800mには干出岩(高さ1.8m)がそれぞれある。</p> <p>本船は、えい航されて寄航地のマリーナに到着した際、トランサムステップが約20cm海中に没した船尾トリムの状態となっており、陸揚げ後に確認したところ、機関室にも若干量の浸水があった。</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>なし</p> <p>本船は、黒津ノ鼻の東方約500mを航行中、船長が、寄航地に向けて変針して航行したところ、黒津ノ鼻の南南東方約800m付近に干出岩があることを知らなかったことから、同干出岩に向けて航行することとなり、同干出岩付近の浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、寄航地までの航行経路上の航路標識、障害物などを海図等</p>

	<p>で事前に調べていれば、可航域や干出岩の存在を認知し、乗揚を回避できた可能性があると考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、黒津ノ鼻の東方約500mを航行中、船長が、寄航地に向けて変針して航行したところ、黒津ノ鼻の南南東方約800m付近に干出岩があることを知らなかったため、同干出岩に向けて航行することとなり、同干出岩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。</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"> ・海図や水路書誌により、航行する海域の水路調査を行って航海計画を立案し、水路調査で得た情報を活用して航行すること。

写真1 船尾船底部の損傷状況



右舷舵板上縁後部が
船尾船底部に陥没

右舷シャフトブラケ
ット取付け部が船底
外板に陥没

写真2 船尾船底外板及びプロペラ翼等の損傷状況（右舷）



船底外板の破口

右舷プロペラ翼が曲損

写真3 船尾船底外板及びプロペラ翼等の損傷状況（左舷）



左舷プロペラ翼が曲損

写真4 舵（右舷）の舵軸頂部の状況



写真5 プロペラ軸の状況



付図1 事故発生場所

