

船舶事故調査報告書

平成27年7月23日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委員 庄司邦昭（部会長）

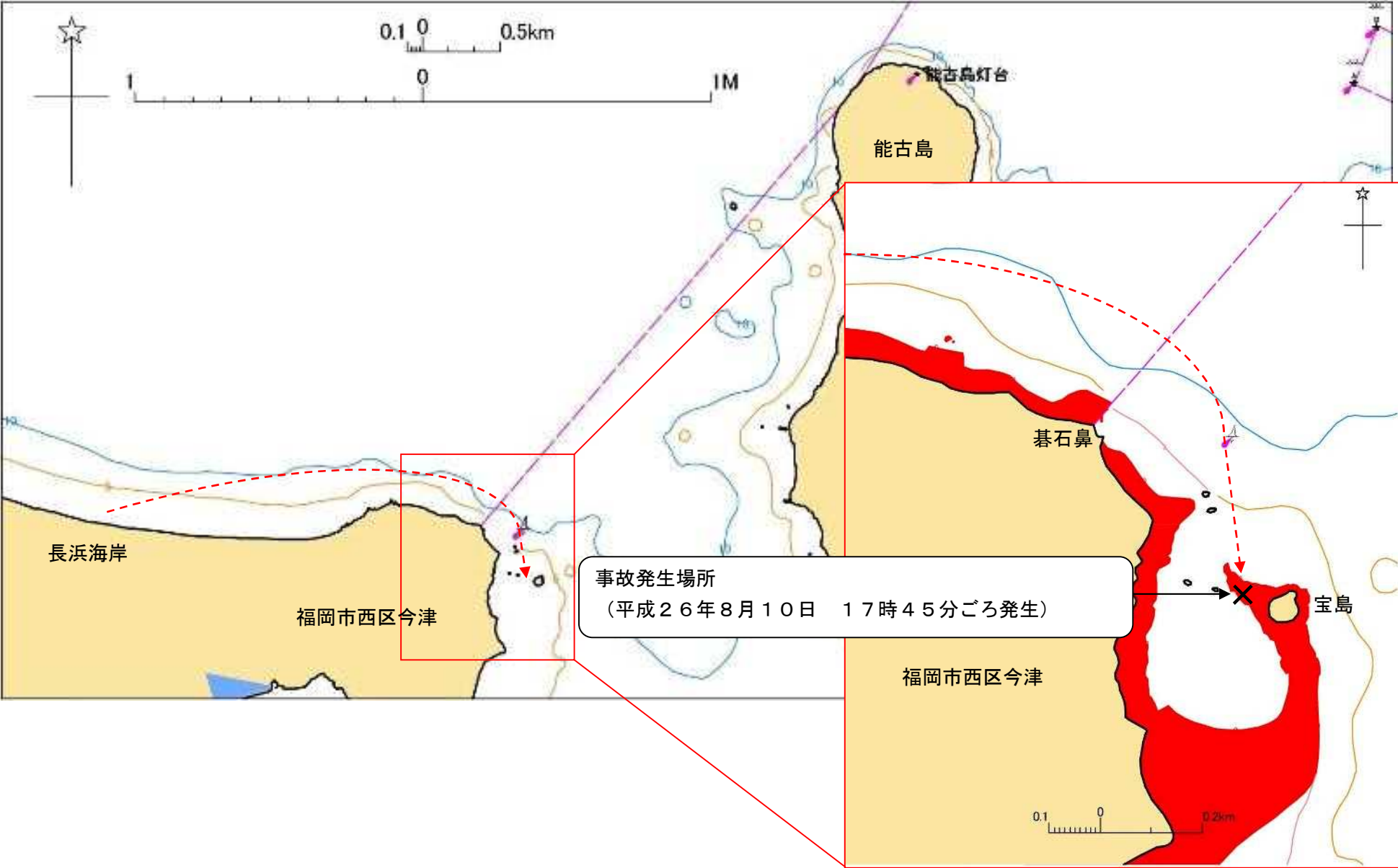
委員 小須田 敏

委員 根本美奈

事故種類	乗揚
発生日時	平成26年8月10日 17時45分ごろ
発生場所	福岡県福岡市能古島南西方沖 能古島灯台から真方位218°4,100m付近 (概位 北緯33°36.51' 東経130°16.61')
事故調査の経過	平成26年9月24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	水上オートバイ クレイジーバンディットクルーズ CRAZY BANDIT CREWS、0.1トン 290-57798福岡、個人所有 2.89m (Lr) × 1.10m × 0.46m、FRP ガソリン機関、103.9kW、平成16年6月
乗組員等に関する情報	船長 男性 36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21年7月3日 免許証交付日 平成26年7月4日 (平成31年7月5日まで有効)
死傷者等	なし
損傷	船底部に破口及び擦過傷、機関に濡損
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、友人（以下「同乗者」という。）1人を後部座席に乗せ、福岡市西区の長浜海岸から、同区の名柄川河口の係留地へ向けて帰航中、‘同区今津所在の碁石鼻と宝島との間の水道’（以下「本件水道」という。）を航行することとした。 本船は、船長が、本件水道の航行経験はなかったものの、ふだんから多数の水上オートバイが、本件水道を遊走していたことを見ていたので、宝島の周辺は、安全に航行できるものと思い、約20km/hの対地速力で南進中、平成26年8月10日17時45分ごろ‘宝島西方の干出浜（岩）’（以下「本件干出浜」という。）に乗り揚げて、機関が停止した。 船長は、機関が始動できなくなったので、同乗者及び水上オートバイ2台で来援した知人2人と共に本船を宝島南岸に引き揚げたとこ

	<p>ろ、船底部の破口及び機関室への浸水を確認した。</p> <p>本船は、船長が海上保安庁に本事故の発生を通報し、その指示により、知人の水上オートバイ1台にえい航されて、係留地に帰った。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、付図2 本件水道(海図W190)、写真1 宝島(低潮時 潮高 約0.6m) 参照)</p>
気象・海象	<p>気象：天気 曇り、風向 北西、風力 3、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の初期、潮高 約0.7m</p>
その他の事項	<p>本船の喫水は、船首約0.3m、船尾約0.5mであった。</p> <p>船長は、海図W190(福岡湾)に記載されている本件水道の沿岸に、干出浜(岩、礫、砂)が広範囲に存在していることを知らなかった。</p>
分析 乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析	<p>あり</p> <p>なし</p> <p>あり</p> <p>本船は、本件水道を南進中、船長が、本件水道の水路状況を知らなかったことから、宝島に近寄って航行し、本件干出浜に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、本件水道を多数の水上オートバイが遊走しているのを見ていたことから、宝島の周辺は安全に航行できると思い、宝島に近寄って航行したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、本船が、本件水道を南進中、船長が、本件水道の水路状況を知らなかったため、宝島に近寄って航行し、本件干出浜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"> ・海図や水路誌により、障害物や目標となる物標の情報を収集して、安全に航行できる船首目標、避険線等を用いること。

付図1 事故発生経過概略図



付図2 本件水道（海図W190）

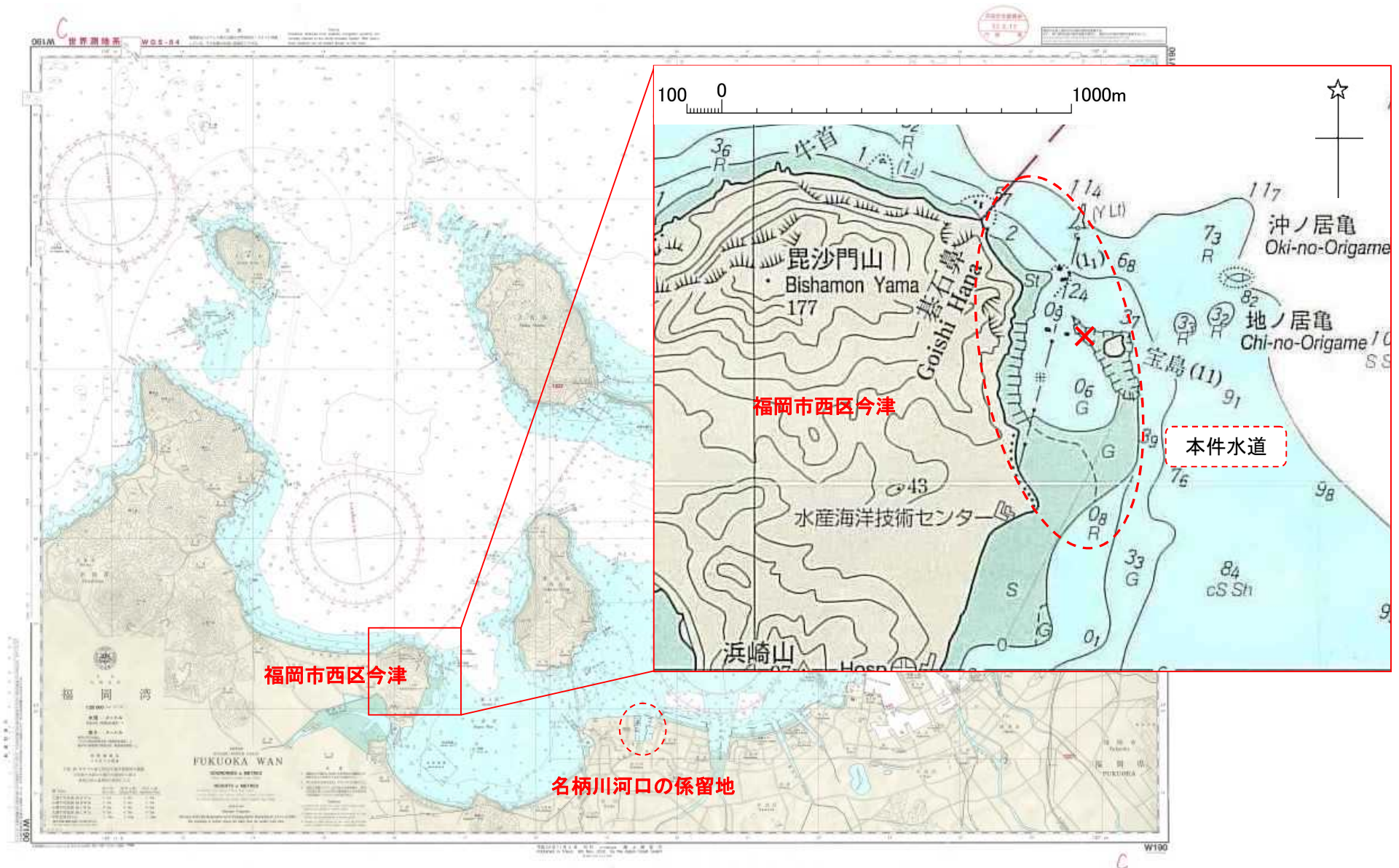


写真1 宝島（低潮時 潮高 約0.6m）

