

船舶事故等調査報告書

平成27年11月26日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故等番号	2015横第97号
事故等種類	乗揚
発生日時	平成27年7月18日 21時13分ごろ
発生場所	愛知県常滑市常滑港 常滑港りんくう地区南防波堤灯台から真方位221°1,200m 付近 (概位 北緯34°51.83′ 東経136°49.31′)
事故等調査の経過	平成27年7月21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	プレジャーボート スカイ アンド スカイ Sky and Sky、4.2トン
船舶番号、船舶所有者等	250-54563愛知、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
死傷者等	軽傷 5人（同乗者）
損傷	船底に擦過傷、両舷の推進器に破損
事故等の経過	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、知人（以下「同乗者」という。）7人を乗せ、豊浜花火大会の観覧を終えて常滑港のマリーナに向け、船長がフライングブリッジの操縦席に腰を掛け、同港の「中部国際空港東側の護岸」（以下「本件護岸」という。）の東方沖を約20ノットの対地速力で、手動操舵により北進していた。</p> <p>本船は、船長が本件護岸に沿って航行しようとして針路を左に転じたところ、平成27年7月18日21時13分ごろ本件護岸に乗り揚げた。</p> <p>本件護岸で釣りをしていた人は、乗り揚げた本船を発見し、119番通報した。</p> <p>船長は、機関を停止し、同乗者全員と共に本件護岸に降り、同乗者7人が救急車で病院に搬送された。</p> <p>同乗者7人のうち5人は、頭部打撲及び左膝関節挫傷等とそれぞれ診断された。</p> <p>本船は、19日、船長が手配した作業船によって吊り上げられて、マリーナに運ばれた。</p>
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 東南東、風速 約2.9m/s、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の初期
その他の事項	船長は、約1年前に本船に乗り始め、マリーナに戻る際、本件護岸沖を月約2～3回の頻度で航行していたが、夜間の航行は少なかった。

	<p>船長は、本事故当時、本件護岸に沿って北進中、左舷方の空港の建物からの灯^{あか}りで照らされた海域を通過して灯火のない暗い海域に入ったとき、本件護岸から離れる針路で航行しているものと思い、針路を左へ転じた。</p> <p>船長は、本事故当時、GPSプロッターを作動させていたが、GPSプロッターを見ず、目視で見張りを行っていた。</p> <p>GPSプロッターには、以前に通航した航跡が表示されていた。</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・海象等の関与</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、常滑港の本件護岸東側に沿って北進中、左舷方の空港の建物からの灯りで照らされた海域を通過して灯火のない暗い海域に入ったとき、船長が、針路の目標を失ったことから、本件護岸から離れる針路で航行しているものと思い、本件護岸に沿って航行するつもりで左転し、本件護岸に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、GPSプロッターで針路の確認を行っていなかったことから、暗い海域に入った際に針路の目標を失ったものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、本船が、常滑港の本件護岸東側に沿って北進中、船長が、針路の目標を失ったため、本件護岸から離れる針路で航行しているものと思い、本件護岸に沿って航行するつもりで左転し、本件護岸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"> ・夜間航海をする場合には、目視による見張りに加え、GPSプロッターを活用して船位及び針路の確認を行うこと。