

船舶事故調査報告書

平成28年12月15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27年8月12日 22時43分ごろ
発生場所	大分県佐伯市蒲戸 ^{さいき かまど} 崎西南西方沖 浅海 ^{あさむい} 井港久保沖防波堤灯台から真方位110° 2.2海里（M）付近 （概位 北緯33°02.2′ 東経131°58.3′）
事故の概要	プレジャーボート大敬丸 ^{だいけい} は、西南西進中、海面下に没した養殖施設に乗り揚げた。 大敬丸は、張出軸受の脱落等を生じた。
事故調査の経過	平成27年9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	プレジャーボート 大敬丸、5トン未満 294-3882大分、個人所有 9.99m（Lr）×2.30m×0.93m、FRP ディーゼル機関、66.20kW、昭和49年2月
乗組員等に関する情報	船長 男性 62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 昭和55年9月24日 免許証交付日 平成24年10月4日 （平成30年8月4日まで有効） 乗組員 男性 61歳 二級小型船舶操縦士 免許登録日 平成26年9月19日 免許証交付日 平成26年9月22日 （平成31年9月21日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	本船 張出軸受の取付け部が脱落、舵頭材及びプロペラ軸が曲損 養殖施設 なし
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 西、風力 2、視界 良好 海象：波高 約1m、潮汐 低潮時、潮高 約111cm（佐伯）

	<p>大分県佐伯地区には、8月12日04時55分に強風及び波浪注意報が発表され、本事故時も継続中であった。</p>
<p>事故の経過</p>	<p>本船は、船長及び乗組員1人が乗り組み、友人3人（以下「同乗者」という。）を乗せ、平成27年8月12日21時00分ごろ大分県津久見市保戸島東北東方沖での釣りを終え、佐伯市佐伯湾奥の佐伯市小福良の係留場所に向け、約9ノットの対地速力で蒲戸崎南方沖を手動操舵により西南西進していた。</p> <p>船長は、蒲戸崎を過ぎたところで出航前から感じていた左足の指の痛みには耐えられなくなり、小型船舶操縦免許証を受有している乗組員に操舵を交替してもらうこととした。</p> <p>船長は、本船がソコ^{ほそ}碇灯浮標（モールス符号緑光、毎8秒にA、光達距離4M）に向けて航行していることに気付き、また、乗組員の操船経験が余りないことを知っていたので、同灯浮標に向けて航行すれば蒲戸崎西南西方沖にある養殖生け簀^す（以下「本件生け簀」という。）に衝突するから、同灯浮標の左方（南方）に向けて航行するよう、乗組員に指示した。</p> <p>乗組員は、船長に言われたとおりソコ碇灯浮標の南方に向かって左舵を取り、針路を変更していたところ、同灯浮標を見失ったので、佐伯市尺間^{しやくまさん}山頂の明かりを船首目標とし、少し右舵を取って航行を続けた。</p> <p>船長は、左足の指の痛みにより、立っていることが苦痛になって操舵室前方の甲板上に横になった。</p> <p>乗組員は、舵輪の左前にある画面が左右半分ずつに別れている魚群探知機兼用のGPSプロッターの右半分の魚群探知機部分の画面（以下「魚探画面」という。）が明る過ぎて見張りの妨げになるので、魚探画面をタオルで隠し、GPSプロッター及び目視で前方の見張りをしながら航行していたところ、22時43分ごろ、突然、船底から衝撃を感じて本船が停止したことを知った。</p> <p>乗組員は、本船の周囲を調べ、左舷方約10mに点滅している標識灯及び同標識灯の下の海面に張られたワイヤロープを認め、本件生け簀の周囲の枠に乗り揚げ、乗り切ったことを知った。</p> <p>同乗者の1人は、海上保安庁に本事故の発生を通報した。</p> <p>本船は、海上保安庁から連絡を受け、来援した本件生け簀の所有者の船で佐伯市長田漁港^{ながた}までえい航された。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船の喫水は、船首約0.3m、船尾約1.6mであった。</p> <p>乗組員は、小型船舶操縦免許を取得後、今回が2回目の操船であり、本事故当時は月明かりもなく暗夜での操船であった。</p> <p>乗組員は、船長が山立てで進路を決めており、GPSプロッターを使用していなかったため、操舵を交替したときにGPSプロッターの</p>

	<p>スイッチを入れたところ、魚探画面が明る過ぎて見張りの妨げになる と思い、同画面にタオルを掛けたが、左半分のGPSプロッターの画 面（以下「GPS画面」という。）も明る過ぎると思った。</p> <p>乗組員は、GPS画面を見た後、目視で船首方を見たりしていた が、同画面が明る過ぎて船首方が見えるまで少し時間が掛かった。</p> <p>本船のGPSプロッターには、本件生け簀のある場所が入力されて いなかった。</p> <p>乗組員は、GPS及び魚探画面の輝度調節並びにGPS及び魚探画 面の単独表示切替えの方法を知らなかった。</p> <p>乗組員は、本件生け簀があることを知っていたが、その位置を正確 に把握してはいなかった。</p> <p>乗組員は、以前、佐伯湾の東方にある水ノ子島付近で釣りを終えて 帰港するとき、船長が尺間山山頂の灯火が明るいので、それを目標に するとよいと言っていたことを思い出し、尺間山に船首を向けたが、 そのときと本事故時との状況が違うことを失念していた。</p> <p>本船が乗り揚げた本件生け簀の区画は、直径約50mmのワイヤロー プで枠を作り、区画内の本件生け簀を保護しているので、本件生け簀 に損傷はなく、また、同枠にも損傷はなかった。</p> <p>本件生け簀の枠の四隅には、標識灯が1個ずつ取り付けられてい 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・海象等の関与 判明した事項の解析</p>	<p>あり あり なし</p> <p>本事故は、本船が、蒲戸埼西南西方沖を西南西進中、操船に当たっ ていた乗組員が、船首目標とするソコ簪灯浮標を見失った際、本件生 け簀の所在を知らなかったことから、尺間山山頂の明かりを新たな船 首目標として航行したところ、本件生け簀の周囲の枠に乗り揚げたも のと考えられる。</p> <p>乗組員は、船首方の見張りを行っていた際、GPS画面が明る過ぎ たことから、目視による見張りに支障を来たしてソコ簪灯浮標を見失 い、また、操船の経験が少なかったことから、ソコ簪灯浮標を見分け ることもできなかった可能性があると考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、本船が、蒲戸埼西南西方沖を西南西進中、操船に 当たっていた乗組員が、船首目標とするソコ簪灯浮標を見失った際、 本件生け簀の所在を知らなかったため、尺間山山頂の明かりを新たな 船首目標として航行したところ、本件生け簀の周囲の枠に乗り揚げた 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">・航行に際しては、水路調査を十分に行い、航行の障害となる物の位置を確実に把握しておくとともに、避険線を設定するなどして同障害物から十分な距離を隔てて航行すること。・GPSプロッター等の航海計器の使用方法について熟知しておくこと。
--	---

付図1 事故発生経過概略図

