

## 船舶事故調査報告書

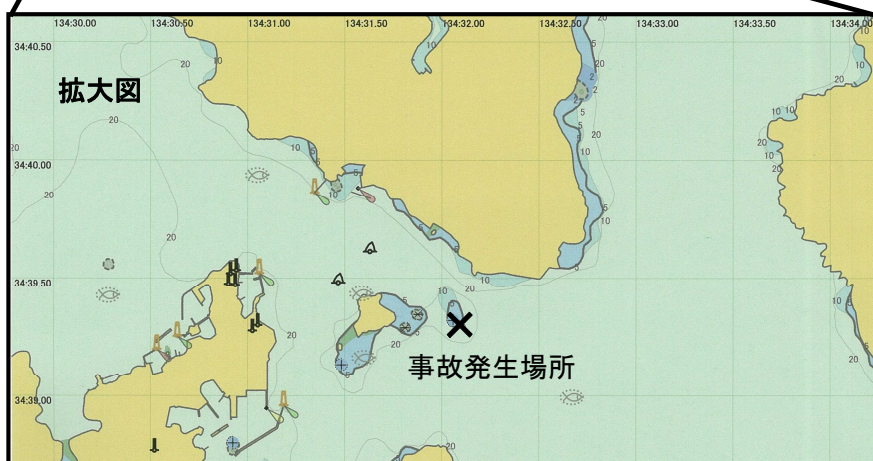
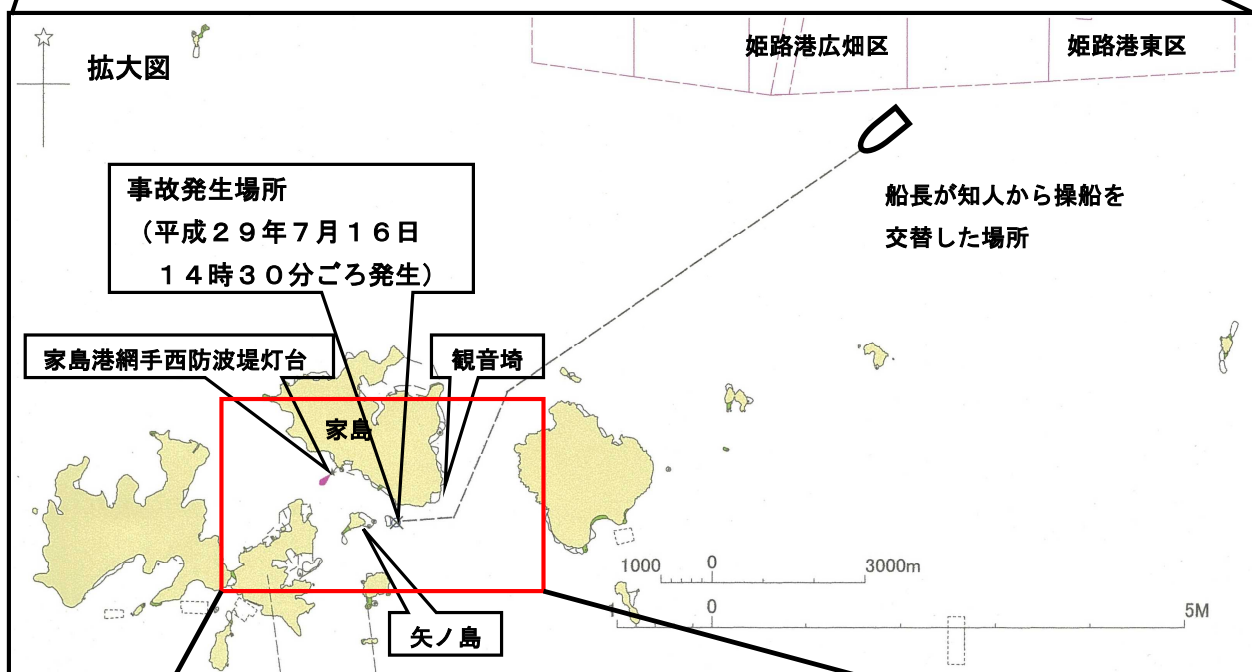
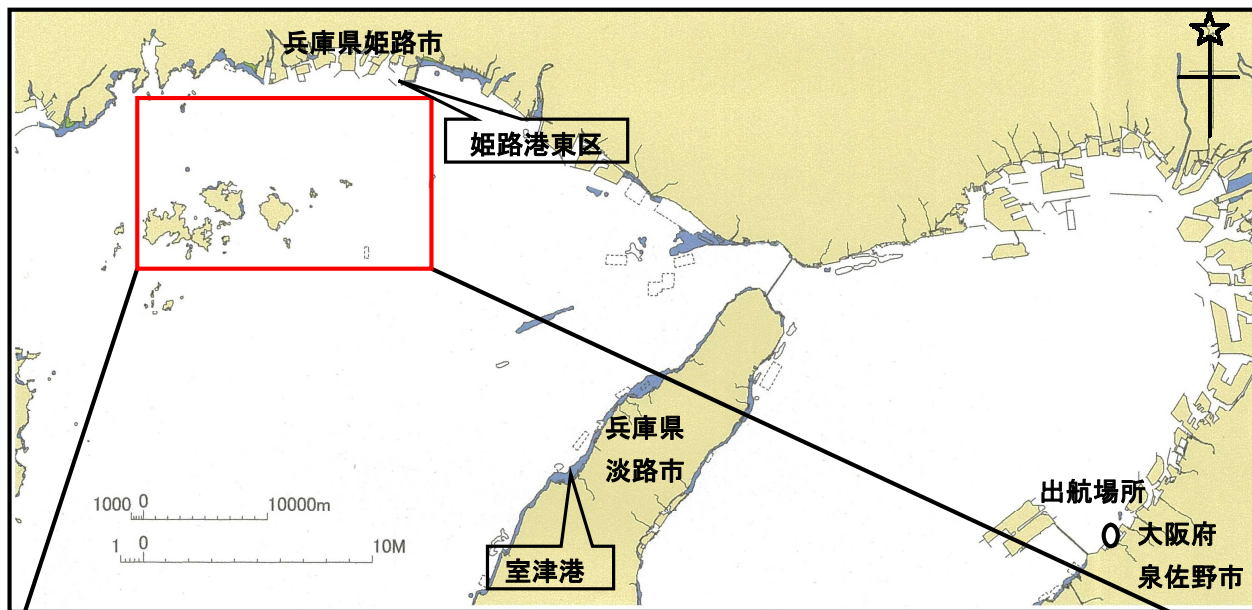
平成30年1月10日  
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決  
 委員 佐藤 雄二（部会長）  
 委員 田村 兼吉  
 委員 岡本 満喜子

事故種類	乗揚
発生日時	平成29年7月16日 14時30分ごろ
発生場所	兵庫県姫路市家島町矢ノ島東方沖 家島港網手西防波堤灯台から真方位128° 1,590m付近 (概位 北緯34° 39.3′ 東経134° 32.2′)
事故の概要	プレジャーボート旭 <sup>あさひ</sup> 10は、西進中、暗岩に乗り揚げた。 旭10は、右舷船尾部の船底外板の破口等を生じた。
事故調査の経過	平成29年7月31日、本事故の調査を担当する主管調査官（神戸事務所）を指名した。 なお、後日、1人の地方事故調査官を新たに指名した。 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 旭10、15トン 250-22600大阪、株式会社旭製作所 11.98m (Lr) × 3.87m × 2.34m、FRP ディーゼル機関2基、441.30kW (合計)、平成3年5月
乗組員等に関する情報	船長 男性 74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61年3月4日 免許証交付日 平成27年11月19日 (平成33年4月11日まで有効)
死傷者等	なし
損傷	右舷船尾部の船底外板に破口、右舷のプロペラ翼、軸ブラケット及び舵板に曲損、右舷主機に濡損（全損）
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南南西、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の末期
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、知人4人を乗せ、釣りをを行う目的で、平成29年7月16日06時00分ごろ大阪府泉佐野市に所在するマリーナを出航した。 船長及び同乗者は、07時30分ごろ兵庫県淡路市室津港北方沖の釣り場に到着して約1時間、姫路市姫路港東区付近の釣り場に移動して約4時間、それぞれ釣りを行った後、家島西方沖に移動して釣りをを行うこととした。

	<p>本船は、船長が、姫路港広畑区南方沖で小型船舶操縦免許を受有する知人から操船を交替し、フライングブリッジの操縦席に座り、約22～23ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で、手動操舵により南西進した後、家島東方沖で左舵を取り、同じ速力で南南西進した。</p> <p>船長は、家島西方沖の釣り場に近づいたので、釣り場の探索を行おうと思い、家島の南東側に所在する観音埼沖において、約5knに減速した後、右舵を取って西進を続けた。</p> <p>本船は、船長が、目視及びレーダーによる見張りを行いながら、魚群探知機を使用して釣り場を探索していたところ、14時30分ごろ矢ノ島東方沖の暗岩に乗り揚げた。</p> <p>船長は、船底から突き上げるような衝撃で乗り揚げたことに気づき、同乗者にBAN(Boat Assistance Networkの略称で、一般財団法人日本海洋レジャー安全・振興協会によるプレジャーボートオーナーを対象とした会員制救助システム)に本事故の発生を連絡するよう依頼した。</p> <p>船長は、負傷者の有無及び本船の損傷状況を確認したところ、船内に浸水し始めたこと、及び右舷主機が使用不能となったことをそれぞれ確認した。</p> <p>船長は、浸水量の状況から本船が沈没する危険性があると判断し、左舷主機及びバウスラストを併用し、本船を右舷船尾方900m付近に位置する海岸に移動させた。</p> <p>本船は、自力での航行が不可能となり、後日、クレーン台船により出航したマリナー付近の岸壁に陸揚げされた。</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>本船の出航時の喫水は、船首が約1.0m、船尾が約1.5mであった。</p> <p>海図W1113(播磨灘北部)によれば、本事故発生場所付近は、孤立して存在する浅所があり、その中央付近には暗岩が存在している。</p> <p>本船には、フライングブリッジにGPSプロッターと一体型のレーダーが装備されていたものの、船長は、本事故当時、レーダーのみを使用していた。</p> <p>船長は、本事故発生場所付近の海域の航行経験が数十回あり、また、平成28年の夏ごろ、定期船が家島の南岸に沿って航行しているのを見たことがあったので、本事故当時、同場所付近は本船の航行に支障がないものと思っていた。</p> <p>船長は、本船に備えられていた海図を使用していなかったため、本事故発生場所付近の暗岩の存在を知らなかった。</p> <p>船長及び同乗者は、出航時から全員救命胴衣を着用していた。</p>

	<p>本船は、出航時、約800ℓの燃料油を積載していたが、海上への流出はなかった。</p>
<p><b>分析</b></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 なし なし</p> <p>本船は、矢ノ島東方沖を西進中、船長が、同島東方沖の暗岩の存在を知らなかったことから、暗岩に向かう態勢となって航行し、暗岩に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、定期船が家島の南岸に沿って航行していたので、本船の航行に支障がないものと思い、GPSプロッター及び海図を使用して航行予定海域の水路調査を行っていなかったことから、矢ノ島東方沖の暗岩の存在を知らなかったものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、本船が、矢ノ島東方沖を西進中、船長が、同島東方沖の暗岩の存在を知らなかったため、暗岩に向かう態勢となって航行し、暗岩に乗り揚げたものと考えられる。</p>
<p><b>参考</b></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"> <li>・ 航行予定海域については、事前に海図などを用いて水路状況を確認するとともに、避険線を設定するなどして障害物から十分な距離を隔てて航行すること。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図



日本水路協会発行の航海用電子参考図 (new pec) 使用