

# 船舶事故調査報告書

船種船名 モーターボート 慎太郎

船舶番号 235-34430大阪

総トン数 18トン

事故種類 乗揚

発生日時 平成20年8月10日 17時15分ごろ

発生場所 和歌山県和歌山市

田倉崎灯台から真方位162° 400m付近

(概位 北緯34° 15.7' 東経135° 03.8')

平成21年4月23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 山本 哲 也

委員 根本 美 奈

## 1 船舶事故調査の経過

### 1.1 船舶事故の概要

モーターボート<sup>しんたろう</sup>慎太郎は、船長ほか6人が乗船し、和歌山県和歌山市の和歌山マリーナシティを出発し、大阪府堺市所在のマリーナに向けて航行中、平成20年8月10日(日)17時15分ごろ和歌山市田倉崎付近の浅所に乗り揚げた。

同船は、船底等を損傷するとともに右舷プロペラ及び両舷舵が脱落したが、死傷者はいなかった。

### 1.2 船舶事故調査の概要

#### 1.2.1 調査組織

運輸安全委員会は、平成20年10月1日、本事故の調査を神戸地方海難審判理

事所から引き継ぎ、調査を担当する主管調査官（神戸事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。

### 1.2.2 調査の実施時期

平成20年11月4日、平成21年2月18日、20日、25日 口述聴取

### 1.2.3 原因関係者からの意見聴取

原因関係者から意見聴取を行った。

## 2 事実情報

### 2.1 事故の経過

本事故が発生するまでの経過は、慎太郎（以下「本船」という。）船長の口述によれば、次のとおりであった。

本船は、平成20年8月10日16時50分ごろ、船長ほか6人が乗船し、レジャー目的で訪れていた和歌山下津港内の和歌山マリーナシティを出発し、本船の基地である堺市に所在するマリーナ（以下「マリーナA」という。）に向かった。

船長は、出発が遅れたことからマリーナAに連絡をとったところ、18時30分にマリーナAが閉まることが分かり、ぎりぎりの時間であると思ったので、いつもより陸岸寄りを航行して航程を短縮することとした。また、船長は、田倉埼周辺に浅礁域が存在することを知っていたが、慣れた海域だったので、本船に備えていた海図W150C（紀伊水道）を見ておらず、浅礁域の拡張状況を確認していなかった。

出港後、船長は、フライングブリッジ<sup>※1</sup>前部中央の操縦席に腰かけて1人で操船にあたり、17時01分ごろ雑賀埼灯台から243°（真方位、以下同じ。）750m付近に達したとき、普段は、沖ノ島と虎島の間付近に向かう針路としており、GPSプロッターには午前中に和歌山マリーナシティに向かったときの航跡が残されていて、その航跡に沿って航行すれば安全に航行できることは分かっていたが、GPSの航跡よりかなり内側を航行することとした。西日が眩しく、GPSプロッターの画面が見えにくかったので、肉眼で船首目標を確認し、田倉埼西端付近に向かう約322°の針路とし、機関を回転数毎分（rpm）約2,400とし、約24.0ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で、手動操舵により進行した。

船長は、もっぱら目視で周囲を見ながら航行し、その後、GPSプロッターをよく

---

<sup>※1</sup> 「フライングブリッジ」とは、主にプレジャーボートの船橋上部に設けられた操縦室をいう。

見たところ田倉埼にかなり接近したのが分かり、ぎりぎり通っていけないのではないかとも思ったが、危ないと思ってそろそろ左に変針しようとしたとき、船尾船底付近から「カーン」という音が聞こえ、プロペラが飛んだ。左舵をとったものの舵が効かず、本船は、操舵不能となって、1分ぐらいの間浅瀬に入っていき、17時15分ごろ、田倉埼灯台から162°400m付近の浅所に乗り上げて停止した。

船長は、海上保安庁に118番通報を行い、来援した巡視艇によって乗船者全員が救助された。

本事故の発生日時は、平成20年8月10日17時15分ごろで、発生場所は、田倉埼灯台から162°400m付近の浅所であった。

(付図1 推定航行経路概略図、付図2 発生場所付近図 参照)

## 2.2 人の死亡、行方不明及び負傷に関する情報

死傷者はいなかった。

## 2.3 船舶の損傷に関する情報

船長提出の修理工事見積書及び損傷写真によれば、本船には、船底に破口及び凹損、右舷プロペラ及び同プロペラシャフト並びに両舷舵の脱落、左舷プロペラ先端部に欠損及び曲損が生じ、浸水により主機及び居住区内諸設備に濡れ損が生じた。

和歌山海上保安部によれば、本船の右舷プロペラ及び両舷舵は、田倉埼灯台から143°700m付近で発見された。

(写真1 船首船底部の損傷状況、写真2 左舷船尾船底部の損傷状況、写真3 船尾船底部の損傷状況 参照)

## 2.4 乗組員に関する情報

### (1) 性別、年齢、受有操縦免許証

船長 男性 50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18年8月7日

免許証交付日 平成18年8月7日

(平成23年8月6日まで有効)

### (2) 船長の主な乗船履歴

船長の口述によれば、平成18年6月に船長が勤務する会社によって本船が購入されて以後、本船に船長として乗り組み、主として和歌山県沿岸から淡路島沿岸にかけて、レジャー目的の日帰り又は1泊2日の航海を約80回経験し

ており、本事故発生場所付近の航行経験は50回以上であったが、田倉埼の陸岸寄りを航行したことはなかった。

## 2.5 船舶等に関する情報

### 2.5.1 船舶の主要目

船舶番号	235-34430大阪
船籍港	大阪府堺市
船舶所有者	大和精工株式会社
総トン数	18トン
L×B×D	14.55m×4.26m×2.58m
船質	FRP
機関	ディーゼル機関2基
出力	441kW/基 合計882kW（連続最大）
推進器	4翼固定ピッチプロペラ2個
進水年月	平成7年9月

### 2.5.2 積載状態

船長の口述によれば、和歌山マリーナシティを出発時、船長ほか6人が乗船し、喫水は、船首0.5m、船尾0.5mであった。

### 2.5.3 船舶に関するその他の情報

船長の口述によれば、本船のフライングブリッジには、GPSプロッターが装備されており、当時作動中で、船体及び機器類に不具合又は故障はなかった。また、本船には事故発生場所付近の海図W150C（紀伊水道）が備えられていた。

## 2.6 気象及び海象に関する情報

### 2.6.1 気象観測値及び潮汐

#### (1) 気象観測値

事故発生場所の西北西約6.5kmに位置する友ヶ島地域気象観測所による事故発生時間帯の気象観測値は、次のとおりであった。

17時10分 風向 南、風速 7.0m/s、気温 29.8℃、降水量 0.0mm

17時20分 風向 南、風速 8.0m/s、気温 29.4℃、降水量 0.0mm

#### (2) 潮汐

海上保安庁刊行の潮汐表によれば、事故発生場所付近の潮候は、事故時、上げ潮の中央期であった。

## 2.6.2 乗組員の観測

船長の口述によれば、事故現場付近の気象及び海象は、天気晴れ、風なし、視程 8 M以上であった。

## 2.6.3 日没時刻

海上保安庁刊行の天測暦によれば、事故発生場所の日没時刻は 18 時 53 分であった。

## 2.7 事故水域等に関する情報

海上保安庁発行の瀬戸内海水路誌（書誌 103 号）によれば、友ヶ島水道は、淡路島南東端と和歌山県北西端との間にあり、沖ノ島及び地ノ島によって、西方から由良瀬戸、中ノ瀬戸及び加太瀬戸の三水道に分かれており、小型船は、一般に加太瀬戸を利用しているが、しばしば陸岸に接近しすぎて乗り揚げる船舶があり、陰礁が多く潮流も早いので大型船は通航しない旨記載されている。

海図 W150C によれば、田倉埼灯台の南北約 2,000 m の沿岸部は、海岸線から干出岩及び暗岩を含む浅礁域が、50～150 m の範囲に拡張しており、本船の右舷プロペラ及び両舷舵が発見された田倉埼灯台から 143° 700 m 付近には、干出岩の存在が示されている。

# 3 分析

## 3.1 事故発生の状況

### 3.1.1 事故発生に至る経過

2.1 から、本船は、17 時 01 分ごろ、雑賀埼灯台から 243° 750 m 付近に達したとき、針路を約 322° に定め、機関を約 2,400 rpm にかけて、約 24.0 kn の速力で航行したものと考えられる。

### 3.1.2 発生日時及び同場所

2.1、2.3 及び 2.7 から、田倉埼灯台から 143° 700 m 付近の干出岩上に船尾船底部が接触し、右舷プロペラ及び両舷舵が脱落して操舵不能となり、17 時 15 分ごろ、田倉埼灯台から 162° 400 m 付近の浅所に乗り上げて停止したものと考えられる。

### 3.2 事故要因の解析

#### 3.2.1 乗組員及び船舶の状況

##### (1) 乗組員の状況に関する解析

2.4(1)から、船長は、適法で有効な操縦免許証を有していた。

##### (2) 船舶の状況に関する解析

2.1及び2.5.3から、船体及び機器類には、不具合又は故障はなかったものと考えられる。

#### 3.2.2 船長の操船状況

2.1から、船長は、フライングブリッジの操縦席に腰かけ、もっぱら目視で周囲を見ながら操船し、GPSプロッターを見たところ田倉埼に接近したのが分かり、ぎりぎり通っていけないのではないかとも思ったが、危ないと思ってそろそろ左に変針しようとしたとき、船尾船底付近から衝撃音を聞き、左舵をとったものの舵が効かず、操舵不能となって田倉埼西端付近の浅所に乗り揚げたものと考えられる。

#### 3.2.3 気象及び海象の状況

2.6から、事故当時の気象は、天気は晴れで、風力4の南風が吹き、視界は良好で、潮候は上げ潮の中央期であったものと考えられる。

#### 3.2.4 干出岩の状況

2.1、2.6.1(2)及び2.7から、本事故時、潮候は上げ潮の中央期であり、本船の船尾船底部が接触したと考えられる田倉埼南西岸付近の干出岩は、海面下にあつて干出していなかったものと考えられる。

#### 3.2.5 事故発生に関する解析

(1) 2.1及び2.4(2)から、船長は、田倉埼西方沖を数多く航行した経験があり、田倉埼周辺に浅礁域があることも知っていたが、海図により浅礁域の拡張状況を確認していなかったものと考えられる。

(2) 2.1から、船長は、目的地であるマリーナAの営業時間中に到着できるよう、普段より陸岸寄りを航行して航程を短縮しようと思い、田倉埼西端付近に向首する針路で進行したものと考えられる。

(3) 2.1及び2.4(2)から、船長が田倉埼周辺の浅礁域の拡張状況を確認しなかったのは、田倉埼西方沖を数多く航行した経験があるという慣れが、過信を招いたことによる可能性があると考えられる。

(4) 2.6.1(2)及び3.2.4から、当時、潮候が上げ潮の中央期に当たり、田倉埼

南西端付近の干出岩が海面下にあったことから、船長が干出岩を視認できなかったものと考えられる。

## 4 原因

本事故は、本船が和歌山下津港西方沖を北上する際、田倉埼周辺に存在する浅礁域の拡張状況の確認を行わなかったため、田倉埼西端付近に向首する針路で進行し、田倉埼南西端付近の干出岩に船尾船底部が接触したのち、操舵不能となって田倉埼南西岸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。

船長が、田倉埼周辺に存在する浅礁域の拡張状況の確認を行わなかったのは、田倉埼西方沖を数多く航行した経験があるという慣れが、過信を招いたことによる可能性があると考えられる。

付図1 推定航行経路概略図

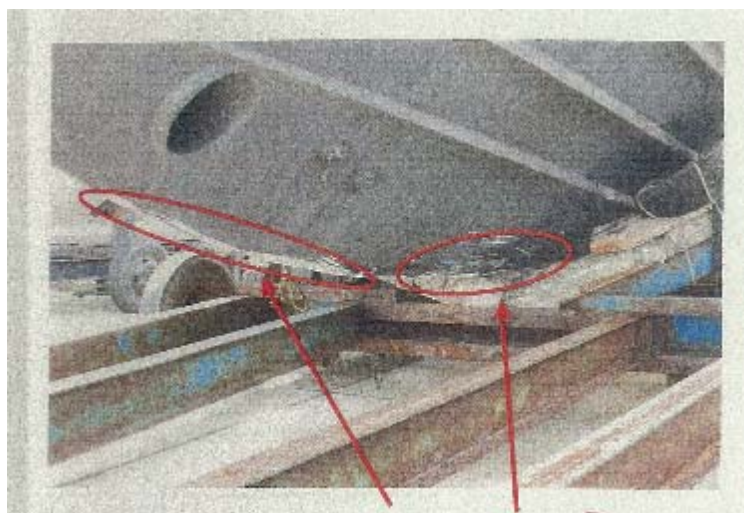




付図2 発生場所付近図



写真1 船首船底部の損傷状況



破口及び擦過傷

写真2 左舷船尾船底部の損傷状況



写真3 船尾船底部の損傷状況

