

船舶事故調査報告書

平成26年1月9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 庄 司 邦 昭

委員 根 本 美 奈

事故種類	乗揚
発生日時	平成25年8月17日（土） 09時10分ごろ
発生場所	山口県下関市角島 ^{つのしま} 夢ヶ埼北西方沖 角島灯台から真方位330° 1,100m付近 （概位 北緯34° 21.7′ 東経130° 50.1′）
事故調査の経過	平成25年8月20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	ヨット ^カ ^イ ^ユ ^ユ K A I Y U、5トン未満 290-37161 静岡、個人所有 9.48m (Lr) × 4.79m × 1.53m、FRP ディーゼル機関、22.10kW、不詳
乗組員等に関する情報	船長 男性 60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 平成1年7月3日 免許証交付日 平成21年6月29日 （平成26年8月29日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	右側艇体の船底部に破損
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、友人1人を乗せ、双胴型の船底の最下部からの喫水を約1.0mとし、山口県長門市長門港に向けて対地速力約5.3ノットで航行中、船長が、操舵を行い、角島付近に来たとき、角島大橋の下を通るか、角島西方沖を通るか進路を決めていなかったが、角島大橋の下は水深が浅いと事前に聞いていたので、角島西方沖を通ることにして北緯34° 20.0′、東経130° 48.0′ 付近で進路を北東に変えた。 船長は、角島夢ヶ埼西方沖を機帆走中、危険水深を知らせる測深警報が鳴り始めたので、エンジンの回転数毎分を1,800から1,400に下げて減速して航行を続けたところ、警報から約3分後の09時10分ごろ、ドーンという衝撃があり、行きあしが止まった。 船長は、すぐにエンジンのギアを後進に入れ、約1分間後進したところ、左舷側の ^{くんせ} 国石の立標に気付き、立標の西側を通ることにし、左

	<p>舵を取り、立標を右に見ながら、更に北東進した。</p> <p>船長は、国石の立標から約2,000m航行した際、同乗者から右側艇体内の床に水が入って来ているとの報告を受け、右側艇体の船底が破損していることを知った。</p> <p>船長は、右側艇体は清水タンクになっており、タンクトップの蓋の隙間から少しずつ漏水している程度の浸水なので、緊急を要することではないと思い、排水を続けながら、航海を続け、海上保安部に連絡を行い、11時40分ごろ長門港に入港し、その後、水中に潜って破損状況を確認した。</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 南、風速 約3m/s、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の中央期、潮高 約0.97m（特牛港）</p>
その他の事項	<p>本船は、イギリスのPROUT社製のEVENT34型というヨットであり、舵輪はキャビン後ろの右舷に設けられ、センターボードはないが、左右の艇体の船底中央部は下方へ出っ張っている。</p> <p>船長は、ヨット歴が約30年であり、定年退職を契機に本州を一周する航海を計画し、平成25年7月6日に静岡県西伊豆を出て沿岸各港を寄港しながら、航海していた。</p> <p>船長は、角島付近の航海は初めてだった。</p> <p>船長は、海図は所持していなかったが、NEW PEC（航海用電子参考図）をノートパソコンに入れてGPSとつないでいたものの、本事故当時は船室内に置いてあるので、見ていなかった。</p> <p>船長は、本事故当時、立って操船していたが、メインセール及びジブセールを展張していたことにより、セール及びブームが前方にあり、視界が制限されていた。</p> <p>船長は、乗揚防止策として航海計器の測深警報を5mに設定していたので、警報が鳴り始めたことにより、浅所に近づいていることは知っていたが、エンジンの回転数を下げた後、取るべき行動を考えているうちに乗り揚げた。</p> <p>漏水した清水タンクトップの蓋は、直径約18cmのアルミ製であり、アルミ製の棒1本の両端をタンク側の固定穴に嵌め込み、蓋の上から押さえつけるようになっていた。</p> <p>本船は、下関市所在の造船所で修理された。</p>
分析	
乗組員等の関与	あり
船体・機関等の関与	なし
気象・海象の関与	なし
判明した事項の解析	<p>本船は、角島夢ヶ崎沖を北東進中、船長が、角島付近の航海は初めてであったが、角島西方沖を航行することとして進路を定める際、NEW PEC（航海用電子参考図）をノートパソコンに入れていたも</p>

	<p>のの、本事故当時は船室内に置いてあり、見なかったことから、国石の立標の東側の岩礁水域に向けて航行することとなり、夢ヶ埼北西方の浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、浅所を知らせる警報が作動した際、角島付近の航海は初めてであったことから、速やかに停止し、水路の調査を行ってれば、岩礁水域に向けて航行していることに気づき、本事故の発生を回避できた可能性があると考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、本船が、角島夢ヶ埼沖を北東進中、船長が、角島付近の航海は初めてであったが、角島西方沖を航行することとして進路を定める際、NEW PEC（航海用電子参考図）をノートパソコンに入れていたものの、本事故当時は船室内に置いてあり、見なかったため、国石の立標の東側の岩礁水域に向けて航行することとなり、夢ヶ埼北西方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。</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"> ・安全な航海を行うため、海図等によって調査を行い、航海の開始前に適切な針路を設定しておくこと。 ・危険を知らせる警報が作動すれば、停止するなどし、速やかに水路の調査を行い、危険の回避に努めること。