

MA2013-6

船 舶 事 故 調 査 報 告 書

平成25年6月28日

(東京事案)

- 1 プレジャーボートMIHOⅦ転覆

(地方事務所事案)

函館事務所

- 2 漁船宝盛丸乗組員死亡
- 3 漁船第38慶栄丸火災

仙台事務所

- 4 プレジャーモーターボート愛乃風転覆
- 5 漁船海宝丸転覆
- 6 貨物船昭利丸漁船第十一善栄丸衝突
- 7 貨物船第二十一三晃丸押船第二十八河津丸クレーン台船第十河市号衝突

横浜事務所

- 8 漁船第二恵久丸漁船第二恵久丸三号艇転覆
- 9 漁船三和丸乗組員死亡
- 10 貨物船GOLD MENAM 貨物船海運丸衝突
- 11 液体化学薬品ばら積船隆政丸衝突 (防波堤)
- 12 液体化学薬品ばら積船第二丸岡丸乗組員負傷
- 13 漁船第三十七開洋丸乗揚
- 14 漁船第八富丸火災

神戸事務所

- 15 プレジャーボートさくら定置網損傷
- 16 旅客船ほたる乗組員死亡
- 17 漁船海洋丸火災
- 18 漁船住吉丸乗組員死亡
- 19 モーターボートとんこ火災
- 20 液体化学薬品ばら積船陽裕丸漁船海王丸衝突
- 21 モーターボートYamatoⅡウェイクボーダー死亡

広島事務所

- 22 旅客船まりんなつ1号火災
- 23 漁船寿美丸乗組員死亡
- 24 押船第二十一こがね丸バージこがね火災
- 25 漁船第五十一住宝丸漁船拓漁丸衝突
- 26 貨物船OUTSAILING 8 衝突 (岸壁)

門司事務所

- 27 遊漁船天神丸乗揚

- 28 巡視艇こちかぜ乗揚
- 29 漁船第一明真丸火災
- 30 貨物船 ZHE ZHOU 208 乗揚
- 31 漁船第三十一明生丸火災
- 32 漁船第二泰盛丸爆発
- 33 貨物船 YU JIN 漁船金比羅丸衝突
- 34 プレジャーボートラ・ガルサⅡ乗揚
- 35 プレジャーボート愛洋転覆
- 36 引船第三十一明神丸台船DY-36衝突(灯浮標)
- 37 漁船幸栄丸乗揚
- 38 プレジャーモーターボートLily水上オートバイLEYTON2号衝突
- 39 漁船11宝漁丸乗揚
- 40 プレジャーボートSF-730転覆

長崎事務所

- 41 遊漁船優美丸遊漁船第三新栄丸衝突
- 42 漁船神勢丸乗揚
- 43 漁船啓將丸乗揚
- 44 モーターボート泰山丸乗揚

本報告書の調査は、本件船舶事故に関し、運輸安全委員会設置法に基づき、運輸安全委員会により、船舶事故及び事故に伴い発生した被害の原因を究明し、事故の防止及び被害の軽減に寄与することを目的として行われたものであり、事故の責任を問うために行われたものではない。

運輸安全委員会
委員長 後藤 昇 弘

《参 考》

本報告書本文中に用いる分析の結果を表す用語の取扱いについて

本報告書の本文中「3 分 析」に用いる分析の結果を表す用語は、次のとおりとする。

- ① 断定できる場合
・・・「認められる」
- ② 断定できないが、ほぼ間違いない場合
・・・「推定される」
- ③ 可能性が高い場合
・・・「考えられる」
- ④ 可能性がある場合
・・・「可能性が考えられる」
・・・「可能性があると考えられる」

34 プレジャーボートラ・ガルサⅡ乗揚

船舶事故調査報告書

平成25年5月30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24年10月29日（月） 12時55分ごろ
発生場所	山口県下関市角島 ^{つの} 東方沖（海士ヶ瀬 ^{あまがせと} 戸） 角島灯台から真方位092° 3,700m付近 （概位 北緯34° 21.1′ 東経130° 52.9′）
事故調査の経過	平成24年11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 ラ・ガルサ ^ツ Ⅱ、38トン 135204、個人所有 20.15m (Lr) × 4.73m × 1.82m、FRP ディーゼル機関、1,471kW、平成7年6月
乗組員等に関する情報	船長 男性 46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23年7月11日 免許証交付日 平成23年7月11日 （平成28年7月10日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	全損（沈没）
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、同乗者2人を乗せ、山口県宇部市宇部港から山口県長門市仙崎港に向かった。 本船は、半年間ほど宇部港に係留していたので船底にカキ等が付着して船速が上がらず、関門海峡を通過したのち、約14～15ノット（kn）の速力で北進した。 船長は、下関市豊北町と角島との間の海士ヶ瀬戸を船舶所有者と共に数回航行した経験があり、同瀬戸の最狭部には海士ヶ瀬の浅礁域があることを認識していたが、角島の西方沖を航行するよりも同瀬戸を航行して航行時間を短縮しようと思い、約5～6knの速力で手動操舵により同瀬戸に向けて北北東進した。 船長は、海士ヶ瀬戸に設置された海士ヶ瀬南灯浮標及び海士ヶ瀬北灯浮標に沿って航行することなく、GPSプロッター（以下「GPS」という。）の画面に表示された水深を見ながら、水深0.9mと表

	<p>示された所を避けて航行中、平成24年10月29日12時55分ごろ、急に水深が浅くなり、「コン、コン、コン」という音がし、本船が海士ヶ瀬の浅所に乗り揚げた。</p> <p>船長は、直ちに機関を中立運転として機関室を点検したところ、機関室に浸水しており、間もなく機関が停止し、船体が沈み始めて船尾船底部が海底に着底した。</p> <p>船長及び同乗者2人は、救命胴衣を着用して操舵室の天井頂部に避難していたところ、付近で操業していた漁船に救助された。</p> <p>本船は、後日、起重機船で吊り上げられて仙崎港に運ばれ、解撤処分された。</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 北東、風速 約5m/s、視界 良好</p> <p>海象：潮汐 下げ潮の中央期、潮高 約71cm（下関市特牛港^{こまつい}）</p>
その他の事項	<p>本船は、当初、操船経験豊富な船舶所有者が乗船予定であったが、社用のため、急に部下である船長が乗船することとなった。</p> <p>船長は、1年ほど前、本船を1回だけ操船した経験があった。</p> <p>本船の喫水は、船首が約1m、船尾が約2.5mであった。</p> <p>海図W115（油谷港付近）によれば、海士ヶ瀬戸の中央部には海士ヶ瀬北灯浮標及び海士ヶ瀬南灯浮標が設置され、両灯浮標の西方約50mが水深約5mの可航水域である。</p>
分析 乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象の関与 判明した事項の解析	<p>あり</p> <p>なし</p> <p>なし</p> <p>本船は、海士ヶ瀬戸を航行する際、船長が、設置されていた灯浮標に沿って航行せず、GPSの画面を見て水深0.9mと表示された所を避けながら海士ヶ瀬を北北東進したことから、浅瀬に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、本船の操船が本事故の1年ほど前に1回だけであったことから、GPSの操作を熟知していなかった可能性があると考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、本船が、海士ヶ瀬戸を航行する際、船長が、設置されていた灯浮標に沿って航行せず、GPSの画面を見て水深0.9mと表示された所を避けながら海士ヶ瀬を北北東進したため、浅瀬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"> ・浅礁域が存在する海域を航行する際は、事前に海図を精査して航行経路を確かめておくこと。 ・海域の状況を詳細に知らない場合は、浅礁域の航行を避けること。 ・小型船舶に乗船する際は、救命胴衣を適切に着用すること。