

船舶事故調査報告書

平成27年2月19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26年9月14日（日） 03時30分ごろ
発生場所	長崎県壱岐市赤島南方沖の浅瀬 壱岐市所在の金城岩灯台から真方位289° 1.7海里付近 （概位 北緯33° 46.6′ 東経129° 47.0′）
事故調査の経過	平成26年9月16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 富貴、5.7トン FO2-6587（漁船登録番号）、個人所有 11.98m (Lr) × 2.78m × 0.78m、FRP ディーゼル機関、198.59kW、昭和63年5月10日 第290-32738号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 男性 57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18年7月19日 免許証交付日 平成24年7月4日 （平成29年7月3日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	推進器軸、軸ブラケット、推進器及び舵板に曲損、船底部に擦過傷
事故の経過	本船は、船長1人が乗り組み、知人5人を乗船させ、平成26年9月14日0時ごろ福岡県博多港箱崎地区の定係地を出港し、夜明けごろから魚釣りをする予定で長崎県壱岐島北方沖の釣り場に向かった。 船長は、知人全員をキャビンに休ませ、1人で自動操舵により操船していたが、自動操舵が効かないほど北東方からの波浪が高くなったので、入港経験のある最寄りの壱岐市山崎漁港岩垣地区に避難することとした。 船長は、壱岐島八幡浦を約8ノットの対地速力で、レーダー及びGPSプロッターの画面に目を向けるとともに、‘山崎漁港への水路入口の灯浮標’（以下「本件灯浮標」という。）を目視で確認しながら手動操舵により北西進した。

	<p>船長は、右舷方に養殖場の白い標識を見付けたので、機関を停止して周りを見渡しているうちに、本件灯浮標を見失い、山崎漁港への水路入口が分からなくなり、また、赤島の南岸沖に接近したので、養殖場から離れるつもりで機関を始動して前進したところ、03時30分ごろ水深2m以下の浅瀬（以下「本件浅瀬」という。）に乗り揚げた。</p> <p>船長は、乗揚後、海上保安庁に携帯電話で連絡し、船長及び知人全員は巡視船の搭載艇で救助され、本船は、10時30分ごろ引き降ろされ、山崎漁港岩垣地区の造船所にえい航された。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図 参照）</p>
気象・海象	<p>気象：天気 曇り、風向 北東、風力 5、視界 良好</p> <p>海象：波高 約1m、潮汐 下げ潮の中央期</p> <p>本事故時、壱岐市には、強風及び波浪注意報が発表中であった。</p>
その他の事項	<p>本船の喫水は、船首約0.45m、船尾約1.25mであった。</p> <p>船長及び知人全員は、救命胴衣を着用して救助された。</p> <p>船長は、ほとんど毎週末、自身又は知人のプレジャーボートを運航して海釣りに出掛けていた。</p> <p>船長は、本事故発生前の出港に際し、海上保安庁の気象情報等をスマートフォンで確認したが、発表中の強風及び波浪注意報については気付かなかった。</p> <p>船長は、山崎漁港への入港については、昼間のみならず、夜間も何度か経験があった。</p> <p>船長は、GPSプロッターを利用していたが、このプロッターデータには元々山崎漁港付近の詳細がなく、本件灯浮標も表示されなかった。</p> <p>本件灯浮標は、電力会社が管理しており、太陽電池式の灯高が1.6m、灯質が赤又は緑色の4秒1閃光であった。</p>
分析 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>あり</p> <p>なし</p> <p>あり</p> <p>本船は、荒天避難のため八幡浦を北西進中、船長が本件灯浮標を見失った際、養殖場から離れようと思い、本件浅瀬に向かって航行したことから、本件浅瀬に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、養殖場の白い標識を見付けたとき、気が動転し、発電所等の灯火に気付かなかったものと考えられる。</p> <p>本件灯浮標は、北東からの波浪により、大きく動揺しており、確認しにくかった可能性があると考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、本船が、荒天避難のため八幡浦を北西進中、船長が本件灯浮標を見失った際、本件浅瀬に向かって航行したため、同浅</p>

	瀬に乗り揚げたことにより発生したものと考えられる。
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"> ・沿岸に接近して航行する場合は、事前に水路調査を行い、また、ヨット・モーターボート用参考図（一般財団法人日本水路協会発行）等により、養殖施設など水路の情報を入手し、GPS及びレーダーに入力しておくこと。 ・海上が時化<small>しげ</small>のときは、灯浮標が視認しにくいことがあるので、複数の人間で分担するなど見張りを適切に行うこと。

付図1 事故発生経過概略図

