

## 船舶事故調査報告書

平成29年4月20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28年11月22日 06時40分ごろ
発生場所	長崎県長崎市沖之島南方沖 肥前黒瀬灯台から真方位308°100m付近 （概位 北緯32°41.1′ 東経129°46.8′）
事故の概要	プレジャーボート湧莉丸は、南西進中、浅所に乗り揚げた。 湧莉丸は、プロペラ軸の曲損等を生じた。
事故調査の経過	平成28年11月22日、本事故の調査を担当する主管調査官（長崎事務所）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 湧莉丸、1.95トン 292-19169長崎、個人所有 6.24m (Lr) × 1.85m × 0.77m、FRP ディーゼル機関、47.81kW、昭和55年8月
乗組員等に関する情報	船長 男性 53歳 二級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成6年3月15日 免許証交付日 平成25年1月16日 （平成30年1月15日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	プロペラ軸及びプロペラ翼に曲損、船底部外板に擦過傷
気象・海象	気象：天気 晴れ、風 なし、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の末期、潮高 約105cm（伊王島） 日出時刻：06時57分ごろ 常用薄明開始時刻：06時31分ごろ
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、知人2人（以下「同乗者」という。）を乗せ、長崎市高島付近の釣り場に向けて同市小ヶ倉地区の船だまりを出発した。 船長は、操舵区画の後方中央部に立って舵柄の操作を行い、本船が伊王島大橋を通過した頃、肥前黒瀬灯台とその約300m北西方にある水上岩との間の水路（以下「本件水路」という。）の中央部付近に船首を向け、約8.5ノットの対地速力で南西進中、平成28年11月2

	<p>2日06時40分ごろ沖之島南方沖で突然船底に衝撃を感じた。</p> <p>船長は、周囲を見て浅所に乗り揚げたことが分かり、負傷者がいないこと及び損傷状況を確認し、自力での離礁を試みたものの離礁することができなかったので、修理業者に本事故の発生を連絡した。</p> <p>同乗者の1人は、119番通報した。</p> <p>本船の乗船者全員は、付近を航行中の漁船に救助された後、長崎市消防局からの連絡により来援した巡視艇に移乗して待機していたところ本船が自然に離礁したので、船長が本船に移乗し、修理業者から連絡を受けて駆けつけた長崎市にあるマリーナのモーターボートで同マリーナにえい航され、同乗者は2人とも巡視艇で同市長崎港に向かった。</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>本船の喫水は、船首約0.3m、船尾約0.8mであった。</p> <p>船長は、肥前黒瀬灯台付近は浅いので近づかないようにしていたものの、本件水路の中央部付近をこれまで何度となく航行しており、本件水路の中央部付近は水深が深いと思っていた。</p> <p>船長は、ふだん事前に潮汐を調べて航行していなかった。</p> <p>船長は、本船を中古で購入した際、海図203（松島水道至早崎瀬戸）が備えてあったが、劣化が激しくて判別することができず、また、いつも決まった釣り場にしか行かないので、海図で水路調査を行ったことがなかった。</p> <p>船長は、本事故当時、前路に岩や白波を認めなかった。</p> <p>本船は、レーダー及びGPSプロッターを装備していなかった。</p> <p>海図W197（長崎港及付近）によれば、肥前黒瀬灯台付近から北西方約400mの範囲が高さ約0.9mの干出岩が存在する危険界線で囲まれており、同灯台から北西方約300mに高さ約1.7mの水上市岩がある。</p> <p>同乗者のうち1人は、船尾部左舷側の台に腰を掛け、もう1人は同部右舷側の床に座っていた。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象等の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>あり</p> <p>なし</p> <p>あり</p> <p>本船は、沖之島南方沖を南西進中、潮位が低い状況下、船長が、肥前黒瀬灯台付近から北西方約400mの範囲が危険界線で囲まれている浅所域であることを知らなかったことから、本件水路の中央部付近を航行し、浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、これまで何度となく本件水路の中央部付近を航行しており、本件水路の中央部付近の水深が深くなっていると思っていたことから、海図で水路調査を行っていないものと考えられる。</p> <p>船長は、これまで潮汐を調べて本件水路を航行したことがなかった</p>

	ものの、いずれも本船の航行可能な水深となる潮汐時であったことから、本件水路の中央部付近を航行することができた可能性があると考えられる。
<b>原因</b>	本事故は、日出前の薄明時、本船が、沖之島南方沖を南西進中、潮位が低い状況下、船長が、肥前黒瀬灯台付近から北西方約400mの範囲が危険界線で囲まれている浅所域であることを知らなかったため、本件水路の中央部付近を航行し、浅所に乗り揚げたものと考えられる。
<b>参考</b>	<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>・海図を用いて事前に航行予定海域の水路調査を行うこと。</li> <li>・潮汐を勘案し、水深に余裕のある水路を航行すること。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図

