

## 船舶事故調査報告書

平成29年4月27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10月26日 16時05分ごろ
発生場所	長崎県西海市野島南岸付近（大村湾） 田島灯台から真方位328°570m付近 （概位 北緯33°00.6′ 東経129°48.7′）
事故の概要	プレジャーボート第三あじろ丸は、南東進中、乗り揚げた。 第三あじろ丸は、舵軸の曲損等を生じた。
事故調査の経過	平成28年11月21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。
<b>事実情報</b> 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 第三あじろ丸、3.18トン NS3-45517（漁船登録番号）、個人所有 9.18m(Lr)×2.14m×0.74m、FRP ディーゼル機関、117.68kW、昭和54年12月27日 第292-42173号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 男性 23歳 二級小型船舶操縦士 免許登録日 平成28年10月4日 免許証交付日 平成28年10月5日 （平成33年10月4日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	舵軸、プロペラ翼及びプロペラ軸に曲損、プロペラ点検口に破損、操縦区画、機関室等の各設備に濡損等（全損）
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 西北西、風速 約4～5m/s、視界 良好 海象：波高 約0.5m、潮汐 上げ潮の初期
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、知人（以下「同乗者」という。）2人を乗せ、船首約0.3m、船尾約1.2mの喫水で長崎県時津町の定係地（大村湾南部）に向けて西海市沖裸島北方沖の釣り場（大村湾北西部）を出発した。 本船は、船長が、操縦区画の舵輪後方に立ち、舵輪前方の台に航海用電子参考図（海釣り専用のGPSマップアプリ）を表示させたタブレットを置き、航海用電子参考図で船位を確認しながら、同乗者2人

	<p>が前部甲板で見張りの補助に当たり、約14～15ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で手動操舵により南東進した。</p> <p>船長は、西海市田島と野島間の水路（以下「本件水路」という。）に向けて南東進中、船首方1,500m付近の本件水路の中央部に停留している小型船を視認し、小型船まで約400～500mに接近した頃、小型船を避航しようと野島西方沖で約10～11knに減速するとともに左転した。</p> <p>船長は、本件水路を南東進中、平成28年10月26日16時05分ごろ船底に衝撃を感じて船体が停止したので、機関を中立運転にした後、機関を前後進にかけようとしたもののクラッチが入らず、海中を見て船尾部が浅瀬に乗り揚げていることを知り、家族である船舶所有者に本事故の発生を連絡して救援を依頼した。</p> <p>本船は、風波及び潮位の上昇で自然に離礁したものの、機関の運転ができずに漂泊中、船舶所有者及び親族の2人が乗船した船が来援し、船舶所有者が本船に移乗して船長と共に損傷状況を確認したところ、船底のプロペラ点検口が破損して同点検口から船尾部の空所に浸水していた。</p> <p>本船は、空所への浸水が喫水線付近で止まっていたので、船舶所有者が、本船をえい航しても問題ないものと思い、親族の船により、時津町の定係地に向けてえい航が開始された。</p> <p>船舶所有者は、本船の浸水状況を監視していたところ、浸水量に変化がなかったので、船尾部を軽くする目的で船長及び同乗者がいる本船の前部甲板に移動した。</p> <p>船舶所有者は、航海灯を点灯する目的で操縦区画に行った際にも浸水状況に変化がないと思ったものの、航海灯を点灯後20～30分経過した頃、船尾部が沈んでいるように感じたので、様子を見るつもりで親族の船を停止させた。</p> <p>本船は、減速するとともに急に船尾部が沈み始め、18時ごろ、長崎県長崎市小口港南東方沖において、船首部を立てた状態で船尾部から沈没した。</p> <p>船長、同乗者2人及び船舶所有者の4人は、本船の沈没により落水したものの、親族の船に救助されて時津町の定係地に帰った。</p> <p>船舶所有者は、27日、所属する漁業協同組合に本事故の発生を連絡し、同漁業協同組合が海上保安庁に本事故の発生を通報した。</p> <p>本船は、11月7日砂利運搬船のクレーンで引き揚げられ、小口港の鉄工所に陸揚げされた。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図 参照）</p>
その他の事項	<p>本船は、海図、レーダー及びGPSプロッターを備えていなかった。</p> <p>船長は、操縦免許を取得後、本船で沖裸島周辺の海域に釣りに出掛</p>

	<p>けており、本事故時が4～5回目であり、いつも航海用電子参考図で船位を確認しながら、本件水路の中央部付近を航行していた。</p> <p>航海用電子参考図には、付近海域の地図に船位、進行方向、浅瀬、等深線等が表示されていたものの、野島南岸付近に浅瀬等の表示はなかった。</p> <p>船長は、本事故当時、本件水路の中央部付近に停留している小型船を避航する際、小型船が急に動き始めることもあると思い、小型船との距離を大きく離そうとした。</p> <p>船長は、本事故当時、野島南岸を目測で約40～50m離しているつもりであったが、小型船の動静を見ていたので、航海用電子参考図で野島南岸との距離を確認しておらず、本事故後に目視で確認したところ、野島南岸から20m付近の浅瀬に乗り揚げていることを知った。</p> <p>海図W1231（大村湾、4万5千分の1）によれば、野島南岸付近は5m等深線で囲まれており、本件水路の中央部付近は10m等深線で囲まれている。</p>
<p><b>分析</b></p> <p>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>	<p>あり なし なし</p> <p>本船は、野島西方沖を本件水路に向けて南東進中、船長が、船首方の小型船を避航する目的で左転した際、野島寄りを航行したことから、野島南岸付近の浅瀬に向かう態勢となり、同浅瀬に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、航海用電子参考図には野島南岸付近に浅瀬等が表示されていなかったこと、及び小型船の動静を見ていて航海用電子参考図で野島南岸との距離を確認しなかったことから、野島寄りを航行したものと考えられる。</p> <p>本船は、親族の船によりえい航されていたところ、船底の損傷箇所からの浸水量が増加して沈没したものと考えられるが、浸水量が増加した状況を明らかにすることはできなかった。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、本船が、野島西方沖を本件水路に向けて南東進中、船長が、船首方の小型船を避航する目的で左転した際、野島寄りを航行したため、野島南岸付近の浅瀬に向かう態勢となり、同浅瀬に乗り揚げたものと考えられる。</p>
<p><b>参考</b></p>	<p>今後の同種事故等の再発防止及び被害の軽減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>・ 陸岸等に接近し過ぎないように注意すること。</li> <li>・ 目視のみに頼らず、各種の航海計器等を活用し、船位及び針路を確認しながら航行すること。</li> </ul>

・ 浸水状況の監視を継続して行い、沈没のおそれの有無等を判断すること。

付図1 事故発生経過概略図

