

船舶事故調査報告書

平成30年5月23日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	乗揚
発生日時	平成30年2月3日 01時00分ごろ
発生場所	大分県姫島村姫島北方沖 姫島北浦港北沖防波堤灯台から真方位035° 1,000m付近 (概位 北緯33°44.3′ 東経131°39.3′)
事故の概要	ヨット ^{ジェホヴァー・エーレ} JEHOVAH-JIREHは、南西進中、浅瀬に乗り揚げた。
事故調査の経過	平成30年2月5日、主管調査官（門司事務所）を指名 原因関係者から意見聴取実施済
事実情報	
船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等	ヨット JEHOVAH-JIREH（大韓民国籍）、5.3トン（長さ9.75m） 未登録、個人所有
乗組員等に関する情報	船長（大韓民国籍）、2級（大韓民国発給）
負傷者	なし
損傷	ディープキールに擦過傷
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 北、風速 約0.6m/s、視界 良好 海象：潮汐 下げ潮の中央期
事故の経過	<p>本船は、船長が兵庫県明石市で業者から購入した中古ヨットであり、船長ほか1人（大韓民国籍、以下「乗組員」という。）が乗り組み、長崎県対馬市厳原港を經由して大韓民国統栄市のマリーナに向かう目的で、平成30年2月1日07時00分ごろ兵庫県明石港を出港した。</p> <p>船長は、乗組員と適宜交代して操船を行い、スマートフォンで地図、気象、海象等の情報を収集しながら、備讃瀬戸、^{ひうち}燧灘、来島海峡、伊予灘などを約5ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ）で機走により西へ航行した。</p> <p>船長は、厳原港まで無寄港で行く予定であったが、2日23時00分ごろ姫島東方沖に至ったところで疲れを感じたので、姫島の港に寄港することとした。</p> <p>本船は、船長が、乗組員に舵を取らせ、自ら船首で見張りをを行いながら、姫島北方沖を北浦漁港に向けて約2knの速力で南西進中、3日01時00分ごろ、ディープキールにショックを受けた。</p> <p>船長は、浅瀬に乗り揚げたものと思い、船首から錨を降ろして本船が流されないようにした。</p> <p>乗組員は、明石港出港前、ヨット販売業者から事故が発生した場合、118番通報するよう言われており、通報しようとしたが、^{つな}繋がらなかったため、駐福岡大韓民国総領事館に連絡して海上保安庁に通報するよう依頼した。</p>

	<p>本船は、日出後、大分県水難救済会姫島救難所の所属船により引き出され、船長及び乗組員を乗せた状態で巡視艇により大分港までえい航された。</p> <p>航海用海図及び航海用電子参考図（NEWPEC）には、北浦漁港北方沖に水上岩、干出岩、洗岩、暗岩等が存在する航行上安全でない浅瀬を示す危険界線が表示されていた。</p> <p>本船には、航海用海図及び航海用電子参考図が備えられていなかった。</p> <p>本船のディープキールの喫水は、約1.5mであった。</p> <p>船長は、ヨットの操縦に関して約2年の経験を持っていた。</p> <p>乗組員は、ヨットの操縦に関して経験が豊富であったが、ヨットで日本に来たのは3回目であった。</p>
分析	<p>本船は、姫島北方沖を南西進中、船長が、スマートフォンで地図情報を収集して北浦漁港北方沖の浅瀬の存在を知らなかったことから、同浅瀬に向けて航行し、同浅瀬に乗り揚げたものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、本船が、姫島北方沖を南西進中、船長が、スマートフォンで地図情報を収集して北浦漁港北方沖の浅瀬の存在を知らなかったため、同浅瀬に向けて航行し、同浅瀬に乗り揚げ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"> ・ヨットでの長距離の航海計画を立案する場合、水路調査を十分に行うこと。 ・水路調査を十分に行うには、インターネット情報の収集だけでなく、航海用海図、GPSプロッター、航海用電子参考図（NEWPEC）など可能な限り多様な方法で入手することが望ましい。 ・海外で経験のない海域を航行する場合、現地の水路事情に詳しい人を雇い、余裕のある行程を組むことが望ましい。