


船舶事故調査報告書

令和元年9月4日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 佐藤 雄二（部会長）
 委員 田村 兼吉
 委員 岡本 満喜子

事故種類	乗揚
発生日時	平成31年4月29日 13時15分ごろ
発生場所	石川県七尾市能登島北西岸 能登中ノ島灯台から真方位225° 160m付近 (概位 北緯37° 09.4′ 東経136° 54.7′)
事故の概要	プレジャーボート ^{よねさぶろう} 米三郎は、能登島北方沖を西進中、干出岩に乗り揚げた。 米三郎は、プロペラ翼の曲損等を生じた。
事故調査の経過	令和元年5月16日、本事故の調査を担当する主管調査官（神戸事務所）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 米三郎、5トン未満 280-28439石川、個人所有 6.58m (Lr) × 2.37m × 1.41m、FRP ガソリン機関、147.1kW、平成3年10月 (写真1参照)
	
	写真1 本船
乗組員等に関する情報	船長 男性 68歳 二級小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成27年8月13日 免許証交付日 平成27年9月28日 (令和2年9月27日まで有効)
死傷者等	なし

<p>損傷</p>	<p>船底外板に擦過傷、プロペラ翼に曲損、船外機のスケグ（下端部）に欠損</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 北西、風力 3、視界 良好 海象：波高 約0.2m、潮汐 下げ潮の初期、潮高 12cm（七尾）</p>
<p>事故の経過</p>	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、知人（以下「同乗者」という。）4人を乗せ、平成31年4月29日13時00分ごろ、イルカウォッチングの目的で、能登島西岸の中能登農道橋付近の海域へ向け七尾市^{まがり}曲漁港を出発した。</p> <p>船長は、目視で陸岸との距離を見ながら手動操舵で操船に当たり、約21ノットの対地速力で西進していたところ、七尾市中ノ島南方を通過した直後、13時15分ごろ船外機のスケグ（船体の直進性を向上させるための船外機下端部の部品）が何かに当たった衝撃を感じ、干出岩（以下「本件干出岩」という。）に乗り揚げたことを知った。</p> <p>船長は、本件干出岩を通過し、船外機を止め、チルトアップして確認したところ、プロペラ翼3枚が曲損し、スケグの大部分が欠損していた。船長は、船外機をチルトダウンして前進にしたところ、速力が上がり舵効きが良くなかったものの、低速であれば自力航行が可能であると判断し、同乗者を下船させる目的で、過去に入港した経験のある付近のフィッシングパークに向かうこととした。</p> <p>本船は、同フィッシングパークに向けて航行を開始したものの、北寄りの風に圧流され、13時45分ごろ能登島^{くま}久木町の干出浜に乗り揚げ、13時50分ごろ船長が携帯電話で118番通報を行った。</p> <p>船長及び同乗者4人は、現場に到着した海上保安庁職員と共に浅瀬を歩き、陸上へ移動した。</p> <p>本船は、船長が依頼した付近の漁業協同組合の漁船によって引き出され、曲漁港へえい航された。</p> <p>（付図1 事故発生場所概略図 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>海図W121（七尾湾）によれば、中ノ島と能登島の^{きと}吉ヶ浦鼻の間の海域（以下「本件海域」という。）は、水深が5m以下であり、干出岩及び暗岩が点在している。</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、本件海域に浅所があることは知っていたものの、過去に本件海域を支障なく航行した経験が3、4回あったので、中ノ島と陸岸との中間よりも中ノ島寄りを航行すれば安全に通過できると思い、目視で陸岸との距離を見ながら航行していた。</p> <p>船長は、本事故当時、GPSプロッターを作動させておらず、航行前に海図やGPSプロッターで水路調査を行っていなかった。</p> <p>船長及び同乗者4人は、全員が救命胴衣を着用していた。</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	あり なし なし 本船は、能登島北方沖を西進中、船長が、過去に本件海域を支障なく航行できたので、事前に水路調査を行っておらず、中ノ島と陸岸との中間よりも中ノ島寄りを航行すれば安全に通過できると思い、また、GPSプロッターを活用しておらず、目視のみで陸岸との距離を見ながら本件海域を航行したことから、本件干出岩に接近していることに気付かず、本件干出岩に乗り揚げたものと推定される。
原因	本事故は、本船が能登島北方沖を西進中、船長が、中ノ島と陸岸との中間よりも中ノ島寄りを航行すれば安全に通過できると思い、目視で陸岸との距離を見ながら本件海域を航行したため、本件干出岩に接近していることに気付かず、本件干出岩に乗り揚げたものと推定される。
再発防止策	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。 <ul style="list-style-type: none"> ・ 航行前に海図等を確認して航行予定海域の水路調査を行い、航行中は、GPSプロッターを活用して船位及び水深を十分に確認すること。 ・ 船外機に損傷を生じて通常の操船ができない場合は、無理に自力航行しようとせず、速やかに救助を要請すること。

付図1 事故発生場所概略図

