

## 船舶事故調査報告書

令和2年3月11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	令和元年7月15日 14時00分ごろ
発生場所	熊本県宇城市内潟片島漁港西側の干出岩 <small>うきうちがたかたしま</small> <small>てらしま</small> 寺島灯台から真方位125° 1,450m付近 （概位 北緯32°35.2′ 東経130°29.2′）
事故の概要	プレジャーボート <small>ほくと</small> 北斗丸は、西北西進中、干出岩に乗り揚げた。 北斗丸は、プロペラ軸の脱落等を生じた。
事故調査の経過	令和元年7月18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 北斗丸、4.4トン KM3-47499（漁船登録番号）、個人所有 12.47m（Lr）×2.35m×0.88m、FRP ディーゼル機関、118.40kW、昭和63年11月20日 第293-40817号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 男性 58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3年5月23日 免許証交付日 平成30年1月18日 （令和5年1月17日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	プロペラ軸が脱落、プロペラ軸の引上げ軸及び舵軸に曲損、操舵室及び機関室の各機器に濡損等（全損）
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北、風力 1～2、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 低潮時、潮高 約53cm（三角港）
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、親族（以下「同乗者」という。）5人を乗せ、内潟片島漁港南西方沖で釣りをを行い、同漁港に入港して同漁港南部の係留場所で釣り道具を片付けた後、令和元年7月15日13時55分ごろ熊本県 <small>みずみ</small> 三角港東港の棧橋に向け、同係留場所を出発した。 本船は、船長が、内潟片島漁港内及びその周辺は水深が浅く、低潮時であったので、係留場所を出発した後、魚群探知機で水深を確認し

	<p>ながら、約5ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で同漁港南部の防波堤を左舷側に見て通過した。</p> <p>本船は、約10knの速力に増速しながら西北西進中、14時00分ごろ内潟片島漁港西側の干出岩（以下「本件干出岩」という。）に乗り揚げて通過した。</p> <p>船長は、直ちに機関を中立運転とし、プロペラ軸引上げ装置でプロペラを上げて損傷状況を確認しようとしたが、プロペラ軸の引上げ軸が曲損してプロペラを引き上げることができず、機関を前進とすると異音がするので、自力での航行を断念した。</p> <p>船長は、本船が潮流で流され始めたことに気付いて左舷船首部から錨を投入し、船体後部が徐々に沈んできたので、浸水していると思い、ビルジポンプで排水しながら、同乗者の1人に118番通報を行うよう指示するとともに、親戚の漁業者に救援を依頼した。</p> <p>親戚の漁船は、14時15分ごろ本事故現場に到着し、本船に横着けて船長及び同乗者を救助し、内潟片島漁港に入港した。</p> <p>本船は、浸水が続いて船尾部が海底に着き、船首部が海面から出た状態となったが、船長が地元の漁船及び漁業協同組合の協力を得て本船の周囲にオイルフェンスを展開した後、17日にクレーン台船で引き揚げられた。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図、写真1 乗揚後の本船の状況、写真2 クレーン台船上に引き揚げられた本船の状況、写真3 本船の損傷状況 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>海図W194（三角港付近）によれば、内潟片島漁港及びその西側の同漁港入口付近には、水深2m以下の浅所域が広がり、干出岩及び暗岩が点在している。</p> <p>船長は、20歳の頃から所有する船舶で内潟片島漁港に入出港し、平成30年9月からは同漁港に本船を係留しており、同漁港西側の入口付近には、本件干出岩のほか暗岩等の浅瀬が数か所あること、及びそれらの概略の位置を知っていた。</p> <p>船長は、大潮の干潮時には、本件干出岩付近を迂回して入出港していたが、本事故当時、三角港の潮汐表を見て、中潮で干潮時刻が14時ごろと分かっていたものの、魚群探知機で水深が1.0mから1.5mになったのを確認したので、これまでの経験から本件干出岩を通過したと思って増速した。</p> <p>本船は、本事故前、内潟片島漁港に入港する際、低潮時であったので、プロペラ軸引上げ装置でプロペラを約15cm上げて、喫水が船首約0.1m、船尾約0.55mであったが、係留場所を出発した後、船長が魚群探知機で水深が1.0mになったのを見てプロペラの位置を戻し、船尾の喫水が約0.7mになっていた。</p> <p>船長及び同乗者5人は、本事故当時、固型式の救命胴衣を着用して</p>

	<p>いた。</p> <p>船長は、本件干出岩の正確な位置や水深を把握していなかったの で、本件干出岩付近を迂回していればよかったと本事故後に思った。</p>
<p><b>分析</b></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>なし</p> <p>本船は、内潟片島漁港西側を西北西進中、船長が、本件干出岩の正 確な位置や水深を把握していない中、魚群探知機で水深が1.5mに なったのを見て、これまでの経験から本件干出岩を通過したと思い、 航行を続けたことから、本件干出岩に向かって航行していることに気 付かず、本件干出岩に乗り揚げたものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、本船が内潟片島漁港西側を西北西進中、船長が、本件干 出岩の正確な位置や水深を把握していない中、魚群探知機で水深が 1.5mになったのを見て、これまでの経験から本件干出岩を通過し たと思い、航行を続けたため、本件干出岩に向かって航行しているこ とに気付かず、本件干出岩に乗り揚げたものと考えられる。</p>
<p><b>再発防止策</b></p>	<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>・慣れた海域を航行する場合においても、浅瀬の正確な位置や水深 を把握していないときには、特に低潮時には浅瀬に接近しないこ と。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図

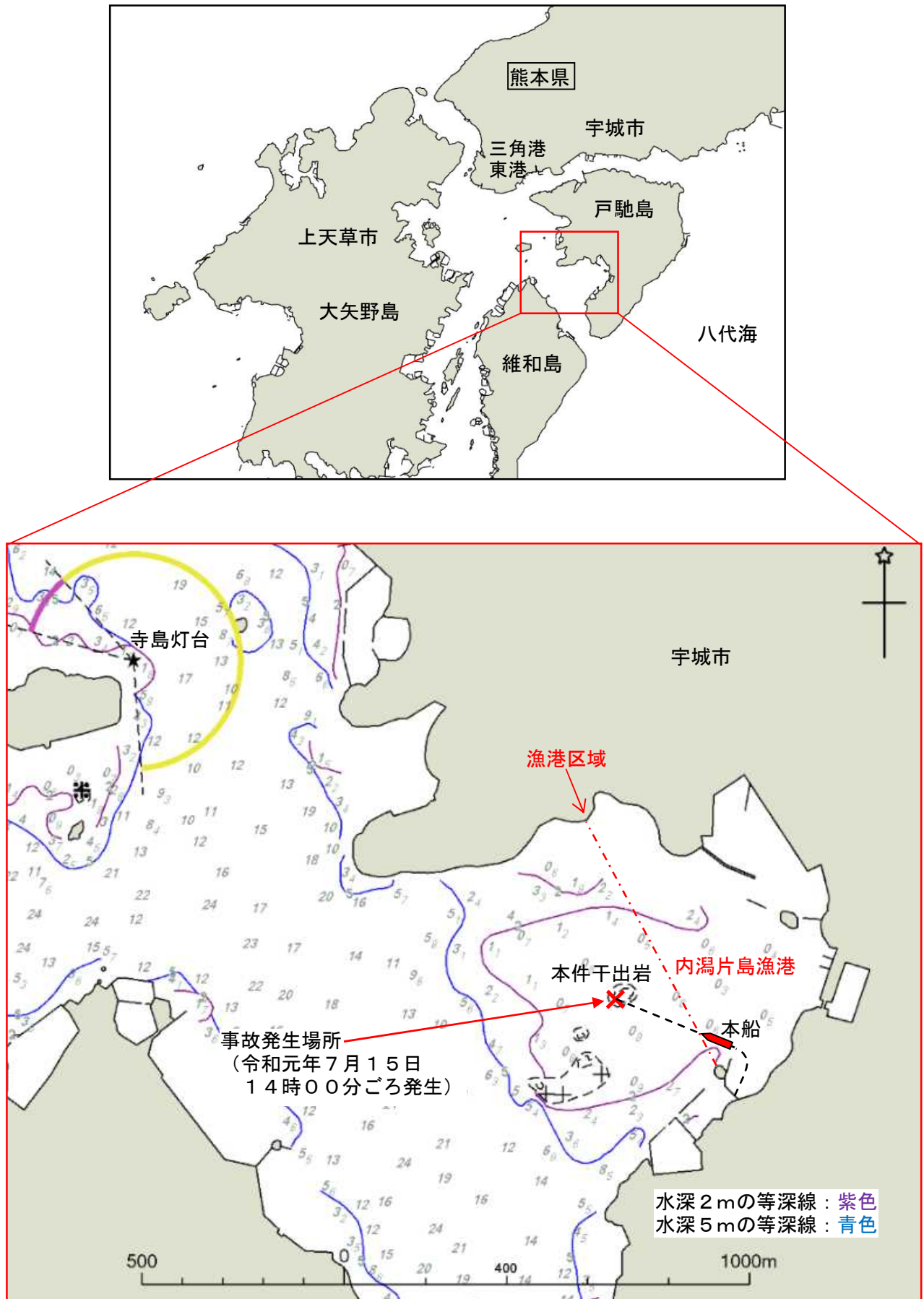


写真1 乗揚後の本船の状況



写真2 クレーン台船上に引き揚げられた本船の状況



写真3 本船の損傷状況



プロペラ軸の引上げ軸