

船舶事故調査報告書

令和2年12月9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2年6月28日 17時10分ごろ
発生場所	沖縄県糸満市糸満漁港口付近 糸満市所在の糸満漁港第1利用調整防波堤（北）の西端に設置された簡易灯標（紅灯）から真方位171°240m付近 （概位 北緯26°07.5′ 東経127°39.0′）
事故の概要	プレジャーヨット仁は、航行中、浅礁に乗り揚げた。 仁は、左舷中央部船底外板に破口等を生じた。
事故調査の経過	令和2年6月29日、本事故の調査を担当する主管調査官（那覇事務所）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	プレジャーヨット 仁、5トン未満（長さ9.66m） 290-31622 沖縄、個人所有 9.66m (Lr) × 3.34m × 1.67m、FRP ディーゼル機関、11.77kW、昭和62年11月5日
乗組員等に関する情報	船長 男性 67歳 一級小型船舶操縦士 免許登録日 平成15年7月31日 免許証交付日 平成30年7月25日 （令和5年7月30日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	左舷中央部船底外板に破口及び擦過傷、バラストキール折損
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 南西、風速 約5.1m/s、視界 良好 海象：波向 南南西、波高 約1.3m、潮汐 下げ潮の末期
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、令和2年6月28日16時45分ごろ試運転の目的で沖縄県糸満市所在のマリーナ（以下「本件マリーナ」という。）を出航した。 船長は、後部甲板のクックピット内にあるベンチに、船首方に対して横向きに腰掛け、回転数毎分約1,000の機走にて、ティラーの操作により、本件マリーナ南側に位置する糸満漁港第1利用調整防波堤（北）（以下「本件防波堤」という。）の西端を迂回した後、糸満港西水路第3号灯浮標（以下「本件灯浮標」という。）を右舷前方に見

	<p>て航行した。</p> <p>船長は、本船が本件灯浮標と糸満港西水路第4号灯浮標の間に位置していると思っていたものの、左舷側の海面に白波が立っていたので、不審に思って本件マリーナに戻ろうと思い、Uターンの目的で左旋回したところ、17時10分ごろ浅礁（以下「本件浅礁」という。）に乗り揚げたことを認めた。</p> <p>本船は、主機を全速後進として離礁を試みたが、左舷側に倒れて横転し、船長は、海中に飛び込み、携帯電話で本件マリーナの事務所に本事故の発生を通報した後、本船付近に浮かんで救助を待った。</p> <p>本件マリーナの職員は、17時20分ごろ本事故の発生を海上保安庁へ通報した。</p> <p>船長は、横転した本船付近を航行していた水上オートバイに救助され、本件マリーナに戻った。</p> <p>本船は、本件マリーナ所有の作業船により船固めが行われ、後日、船長が手配した作業船により引き出された後、糸満漁港にえい航され陸揚げされた。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図、写真1 事故発生現場、写真2 左舷中央部船底外板の損傷状況、写真3 コックピット、写真4 同型船のコックピット 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船の喫水は、バラストキール下端まで約1.6mであった。</p> <p>船長は、本事故発生の約3年前に本船を操船して以降、本船の操船を行っていなかった。</p> <p>本船は、本事故時、GPSプロッタが故障しており、船長の約3年前に航行した際の記憶に基づく目視による見張りで、航行していた。</p> <p>海図W1276（糸満漁港）によれば、本件灯浮標と糸満港西水路第4号灯浮標の間には、本件防波堤の南方約200m沖に東西約300m、南北約100mの本件浅礁が広がり、本件浅礁の西端と本件灯浮標の距離は約100mであった。</p> <p>船長は、本件防波堤の南方に本件浅礁があることを知っており、過去に本船を操船した際、本件浅礁にバラストキールを接触させた経験があった。</p> <p>船長は、本事故時、本件灯浮標を右舷前方に視認し、本件灯浮標と糸満港西水路第4号灯浮標の間に位置していたと思っていたが、実際には本件浅礁に接近して航行していたのではないかと本事故後に思った。</p> <p>船長は、本事故時、救命胴衣を着用していた。</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>あり</p> <p>なし</p> <p>なし</p>

<p>判明した事項の解析</p>	<p>本船は、糸満漁港口付近において、船長が、約3年前に操船した際の記憶に基づいて本件灯浮標と糸満港西水路第4号灯浮標の間に位置していると思っ本件浅礁に接近し、左舷側の海面に白波が立っていたのを不審に思いながらも左旋回したことから、本件浅礁に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、GPSプロッタが故障して使用することができなかったことから、目視のみで見張りを行いながら操船し、本件浅礁に接近して航行していることに気付かなかったものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、糸満漁港口付近において、船長が、約3年前に操船した際の記憶に基づいて本件灯浮標と糸満港西水路第4号灯浮標の間に位置していると思っ本件浅礁に接近し、左旋回したため、本件浅礁に乗り揚げたものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</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"> ・ 経験のある海域においても、浅礁等が存在する海域を航行する場合には、目視のみならず、GPSプロッタ等の航海計器を活用し、船位の確認をすること。

付図1 事故発生経過概略図

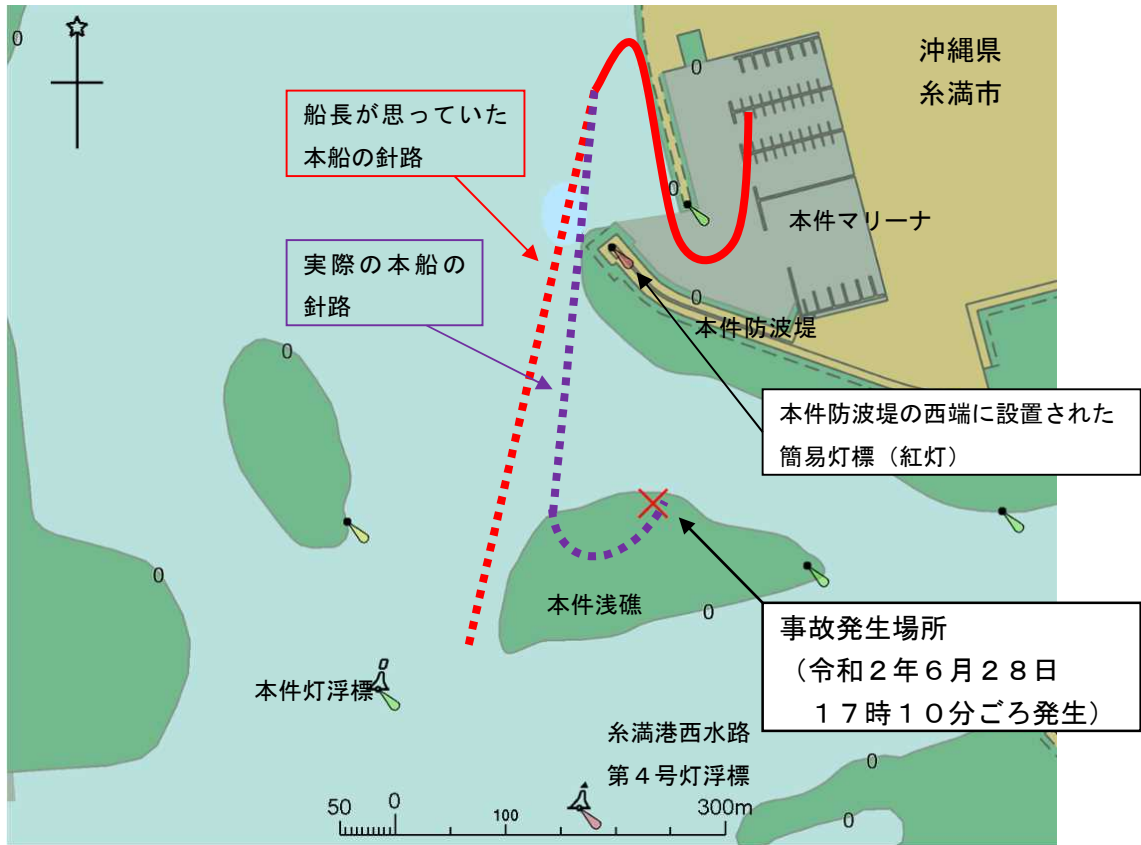


写真1 事故発生現場（本件防波堤より撮影）



写真2 左舷中央部船底外板の損傷状況



写真3 コックピット

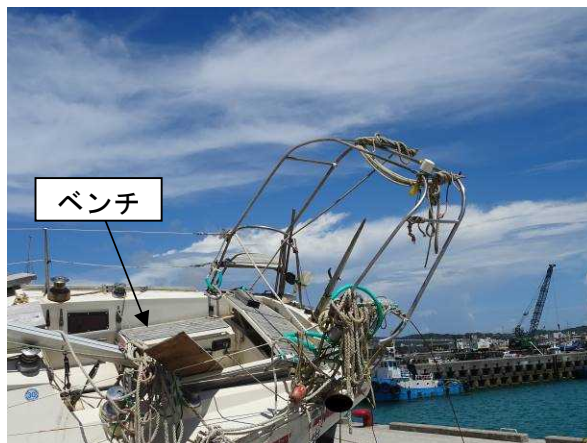


写真4 同型船のコックピット

