

## 船舶事故調査報告書

令和3年11月17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12月23日 06時35分ごろ
発生場所	福岡県北九州市 藍島 <sup>あいの</sup> 南南東方沖 藍島港 <sup>もとむら</sup> 本村南2防波堤灯台から真方位125°370m付近 （概位 北緯33°59.1′ 東経130°49.3′）
事故の概要	プレジャーボート <sup>よしみ</sup> 祥美丸は、北北西進中、浅所に乗り揚げた。 祥美丸は、左舷中央部船底外板の破口等を生じた。
事故調査の経過	令和3年1月7日、本事故の調査を担当する主管調査官（門司事務所）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 祥美丸、2.6トン 290-35520福岡、個人所有 8.78m (Lr) × 2.70m × 0.72m、FRP ディーゼル機関、118kW、平成元年9月
乗組員等に関する情報	船長 69歳 一級小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成29年12月4日 免許証交付日 令和2年6月1日 （令和7年5月31日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	左舷中央部船底外板の破口、船首部船底外板の擦過傷、プロペラの曲損、舵の破損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南西、風力 2、視界 良好 海象：波高 約0.5m、潮汐 下げ潮の中央期 日出時刻：07時19分ごろ
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、同乗者2人を乗せ、釣りの目的で、令和2年12月23日05時45分ごろ山口県下関市 <sup>しものせき</sup> 蓋井島 <sup>ふたおい</sup> 北西方沖の釣り場に向け、関門港門司区第3船だまりの係留場所を出港した。 船長は、操舵室後方左舷側の出入口を開け、その出入口に同乗者1人が立ち、後部甲板に同乗者1人を座らせ、自らが同室右舷側の操縦

席に腰を掛け、レーダー及びGPSプロッターを作動させ、手動操船で操船に当たっていた。

船長は、下関市六連島<sup>むつれ</sup>西方沖を時速約22～23kmの対地速力で北西進中、GPSプロッターの画面を見たところ、過去の航跡よりも左にずれていることに気付き、過去の航跡に沿わせようと右舵を取った。(図1参照)



図1 本船のGPSプロッターの画面(イメージ)

船長は、過去の航跡に沿って藍島の南方沖を通過する進路となっているつもりで航行を続けていたところ、船底から衝撃音が聞こえ、06時35分ごろ機関を停止し、周囲を確認して右舷船尾方に標識灯の灯光を認め、藍島南南東方沖に拡張する浅所(以下「本件浅所」という。)に乗り揚げたことを知った。

船長は、損傷状況を確認したところ、機関室に浸水を認めたので、後続していた遊漁船に無線で救助を要請した。

本船は、救助に来た遊漁船により、離礁を試みたが離礁することができなかったので、同船の船長が所属の遊漁船組合長に連絡して同組合長が船舶整備業者に救助を要請し、救助に来た同者のタグボート<sup>おどまり</sup>に引き出されて離礁し、藍島漁港大泊地区までえい航された後、陸揚げされた。

船長及び同乗者は、救助に来た漁業協同組合の船舶により藍島漁港本村地区まで運ばれ、同組合の組合員により海上保安庁へ本事故の発生が通報された。

(付図1 事故発生経過概略図、写真1 本船、写真2 左舷中央部船底外板の破口、写真3 船首部船底外板の擦過傷、写真4 プロペラの曲損及び舵の破損 参照)

その他の事項

本船の喫水は、船首約0.4m、船尾約1.0mであった。

船長は、月に3～4回蓋井島沖や北九州市白島沖<sup>しら</sup>へいつも同じとこ

	<p>ろを通過して釣りに出掛けていて、本事故発生場所付近の操船には慣れており、本件浅所や標識灯の存在などの水路状況を知っていた。</p> <p>船長は、本事故当時、右舵を取った後、左舷船首方に藍島漁港本村地区から出港した3隻の漁船を認め、それらが本船の左舷側を通過した際の航走波が気になって左舷船首方の海面の状況を見ており、その後、同乗者と釣りの話をしている、GPSプロッター等を見ていなかった。また、標識灯の灯光に気付いていなかった。</p> <p>海図W1264（関門港北部）によれば、藍島南南東端の瀬崎から南南東方に干出岩が拡張し、その先端海域は航行上安全でない区域として危険界線で囲まれ、同線内に暗岩が存在して浅所を示す標識灯が設置されている。</p> <p>標識灯は、灯色が赤光、灯質が毎4秒に1閃光（明0.5秒）、光達距離が約4.5kmである。</p> <p>船長は、本事故発生後、GPSプロッター画面に表示されている本船の航跡から、本船が藍島の南方沖を通過する進路ではなく、過去の航跡から外れて藍島に向かう進路となっているので、舵輪を操作した際、右側に回し過ぎたものと思った。</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、藍島南南東方沖を北西進中、船長が、本件浅所が同島南南東方沖に存在することを知っていたものの、過去の航跡に沿わせようとして右舵を取った際、舵輪を右側に回し過ぎて本件浅所に向かう進路となって航行を続けたことから、本件浅所に乗り揚げたものと推定される。</p> <p>船長は、右舵を取った後、左舷船首方の海面の状況を注視していたこと、及び同乗者との会話に意識を向けながら航行していたことから、舵輪を右側に回し過ぎて本件浅所に向かう進路となっていることに気付かなかったものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、夜間、本船が藍島南南東方沖を北西進中、船長が、過去の航跡に沿わせようとして右舵を取った際、舵輪を右側に回し過ぎて本件浅所に向かう進路となって航行を続けたため、本件浅所に乗り揚げたものと推定される。</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>・ 船長は、航行中、他のことに意識を向けずに操船に専念し、慣れた海域を航行する場合であっても、GPSプロッター等を活用して船位を確認しながら航行すること。</li> <li>・ 船長は、特に夜間に過去の航跡に沿わせようとして転舵を行う</li> </ul>

	<p>際、舵輪の操作を確実に行うとともに、GPSプロッター画面で過去の航跡に沿う進路となっているか確認すること。</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・ 船長は、事故発生後、速やかに海上保安庁に通報すること。</li></ul>
--	--



写真1 本船



写真2 左舷中央部船底外板の破口



写真3 船首部船底外板の擦過傷



写真4 プロペラの曲損及び舵の破損

