

船舶事故調査報告書

令和4年10月5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3年11月13日 12時55分ごろ
発生場所	岡山県倉敷市釜島西方沖 久須見鼻灯標から真方位146°970m付近 (概位 北緯34°25.3′ 東経133°49.6′)
事故の概要	プレジャーボートFishing mate I世は、北北東進中、浅所に乗り揚げた。 Fishing mate I世は、中央部船底に破口及び擦過傷を生じた。
事故調査の経過	令和4年1月11日、本事故の調査を担当する主管調査官（広島事務所）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 Fishing mate I世、3.0トン 271-37868岡山、個人所有 9.16m (Lr) × 2.50m × 0.79m、FRP ディーゼル機関、254kW、平成23年8月
乗組員等に関する情報	船長 67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 昭和53年10月13日 免許証交付日 令和元年12月5日 (令和6年12月27日まで有効)
死傷者等	なし
損傷	中央部船底に破口及び擦過傷
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南西、風力 3、視界 良好 海象：波高 約0.2～0.3m、潮汐 低潮時
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、知人4人が同乗し、釣りの目的で令和3年11月13日08時30分ごろ倉敷市味野港を出航し、香川県坂出市与島及び坂出市櫃石島の周囲を移動しながら釣りをを行い、12時10分過ぎごろ風が強くなってきたので、与島北東方沖で釣りを止め、帰航することにした。 船長は、倉敷市松島及びその東方沖の坂出市大裸島などの浅瀬の間を通航しようと思ったが、その付近に釣り船などの停泊船が多く認

められたので、本船を大裸島及びその東方沖の倉敷市釜島^{かま}の間に向けて、約15～16ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で北北東進させた。

船長は、操舵室の右舷側の椅子に腰を掛け、GPSプロッター及び魚群探知機を表示させて操船し、大裸島の南方沖で右転して、大裸島及び釜島の中央付近に向かおうと思ったが、西方の大裸島北北東方沖に停泊している釣り船が数隻いたので、それらから本船を離そうとして釜島の方（東方）に少し近づきながら北北東進させた。

船長は、釜島北方沖の貨物船などの東西の通航路に近づくことを考慮し、本船を約7knに減速したところ、本船が12時55分ごろ釜島西端の西方沖約100mにある暗岩（以下「本件浅所」という。）に乗り揚げた。（写真1、写真2、図1参照）



写真1 本船



損傷箇所

写真2 本船中央部船底左舷側

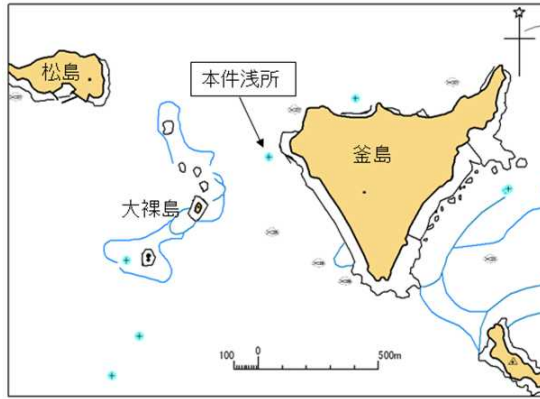


図 1 本件浅所

船長は、振動を感じて機関を中立運転とした後、本船中央部船底が岩に接触していると思い、浸水などの確認を行い、潮流が強くなり浸水してきたので、修理会社に連絡を行うとともに、海上保安庁に本事故の発生を通報し、救援を依頼した。

本船は、台船に上架された状態で、タグボートにえい航され、味野港に帰港した。

(付図 1 事故発生経過概略図 参照)

その他の事項

船長は、本事故の約 4 年前に本船を購入し、年に数回、釣りの目的で出航し、GPSプロッターを表示させて本件浅所付近を何回も航行していた。

船長は、航海時、GPSプロッターを表示させ、いつも限られた同じ海域を使用しており、浅所について把握していると思っていたので、詳細の海図図式については、新たな釣り場に行く機会までに同GPSプロッターの業者から説明を受けて理解しようと思っていたが、日程が合わず、本事故当時、暗岩などの記号を確認することなく、主に、陸岸、等深線との距離及び目的地の方向を確認することに使用していた。

船長は、浅所については、海図等の等深線を見て把握するほかに一般財団法人日本海洋レジャー安全・振興協会発行の機関誌に掲載された救助事例や釣り仲間から得た情報等で、乗揚事故などの発生場所を知ることによって把握するようにしていたが、過去に本事故発生場所付近で発生した乗揚事故の情報がなく、本件浅所の存在を知ることができなかった。

船長及び同乗者は全員、救命胴衣を着用していた。

本船の喫水は、船首部が約 0.4 m で、船尾部が約 1.2 m であった。

分析

乗組員等の関与

あり

<p>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>なし なし</p> <p>本船は、釜島西方沖において、約7knの速力で北北東進中、船長が、本件浅所の存在を知らずに、航行を続けたことから、大裸島北北東方沖に停泊していた釣り船から離そうとして釜島の方に少し近づきながら本件浅所に向かい、本件浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、自身の航行海域は限られており、新たな釣り場に行く機会までに詳細の海図図式を理解しようと思っていたことから、GPSプロッターに表示される海図において暗岩などの記号を確認せず、また、関係の機関誌等における本事故発生場所付近での乗揚事故の情報がなかったことから、本件浅所の存在を知ることができ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、釜島西方沖において、約7knの速力で北北東進中、船長が、本件浅所の存在を知らずに航行を続けたため、大裸島北北東方沖に停泊していた釣り船から離そうとして少し釜島の方に近づきながら本件浅所に向かい、本件浅所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"> ・船長は、事前に航行海域の水路調査を行うとともに、GPSプロッターを有効に活用すること。 ・船長は、航行に際して、暗岩など海面下の障害物を把握できるように、GPSプロッター等において分からない記号がある時には、関係図書などでその意味を確認すること。また、乗揚事故などの情報を確認する際は、救助事例のみに限らず、運輸安全委員会のホームページに掲載されているハザードマップなど多くの情報を収集すること。

付図1 事故発生経過概略図

