

## 船舶事故調査報告書

令和4年2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3年9月7日 09時00分ごろ
発生場所	長崎県新上五島町 <sup>あおかた</sup> 青方港内の折島 <sup>おれ</sup> 南西方沖（平瀬 <sup>ひら</sup> 東側付近） 青方港国家石油備蓄基地船溜り波除堤灯台から真方位230°870m付近 （概位 北緯32°58.9′ 東経129°01.1′）
事故の概要	プレジャーボート大志丸 <sup>たいし</sup> は、南南西進中、干出浜（岩）に乗り揚げた。 大志丸は、船底外板の破口等を生じた。
事故調査の経過	令和3年9月9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 大志丸、4.99トン 292-32779長崎、濱中水産合同会社 10.45m (Lr) × 2.45m × 0.82m、FRP ディーゼル機関、280.96kW、昭和55年5月
乗組員等に関する情報	船長 53歳 二級小型船舶操縦士 免許登録日 平成28年7月15日 免許証交付日 令和3年7月27日 （令和8年7月26日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	船底外板に破口、プロペラ翼、プロペラ軸及び舵軸に曲損、機関室及び操舵室の各機器に濡損等（全損）
気象・海象	気象：天気 晴れ、風 なし、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 高潮時
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、折島北岸西方沖の釣り場で釣りを行った後、令和3年9月7日08時55分ごろ同釣り場を発進し、折島南西方沖にある平瀬南西方沖の釣り場（以下「本件釣り場」という。）に向かった。 船長は、操舵室で立って操船に当たり、約8ノットの対地速力で手動操舵により、右舷側の海面上に見えている平瀬東端から約10m隔

	<p>てる針路とし、本件釣り場に向けて本船を南南西進させた。</p> <p>本船は、09時00分ごろ平瀬東側付近の干出浜（岩）に乗り揚げ、同干出浜を通過した。</p> <p>船長は、衝撃を感じて乗り揚げたことに気づき、操舵室前部区画下方の機関室の浸水の有無を確認したところ、同室内に浸水しており、乗揚後数十秒で、機関が海水に浸かって警報音が鳴ったので、機関を停止した後、知人の漁業者に携帯電話で連絡して救助を依頼した。</p> <p>船長は、操舵室前部区画にあるビルジポンプのスイッチを入れようとしたが、機関室への浸水量が多く、同区画床のサブタを取って足場が不安定であり、同スイッチを入れるのが困難であったので、バケツで排水作業を始めた。</p> <p>知人の漁業者から連絡を受けた地元の漁業協同組合所属の漁船（以下「本件救助船」という。）の乗組員は、本事故現場に来援し、本件救助船の水中ポンプで本船の排水作業を行いながら、本船を横抱きして青方港内の岸壁に向かった。</p> <p>船長は、本件救助船の他の乗組員と共に、バケツで本船の排水作業を行っていたが、排水が追い付かずに危険を感じたので、本件救助船に2人で移乗した。</p> <p>本件救助船の乗組員は、青方港内の岸壁に到着して同岸壁の手前で減速した際、本船の機関室への浸水量が増加して本船が沈下してきたので、危険と判断し、船長と本件救助船の乗組員がもやい索を包丁で切断したところ、本船が沈没した。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船の喫水は、船首約0.4m、船尾約1.0mであった。</p> <p>船長は、本事故当時、固型式の救命胴衣を着用していた。</p> <p>船長は、平成28年に小型船舶操縦免許を取得した後、平成29年ごろから本船に乗船して折島周辺海域で釣りをしており、春から秋ごろにかけて、平均して月に4～5回本船で釣りを行っていた。</p> <p>本船にはGPSプロッターが備えられていたが、船長が乗り始めた頃から同プロッターは故障していた。</p> <p>船長は、海図で水路調査を行ったことはなく、また、知人等に折島周辺海域の浅所の状況等を聞いたことはなかった。</p> <p>船長は、ふだん、目視により、海面上に見えている島や瀬から数十mの距離を隔てて航行しており、潮位が下がっているときに平瀬周辺を見て平瀬周辺が浅くなっていることを知っていたが、本事故時、高潮時であったので、海面上に見えている平瀬東端から約10m隔てる針路で航行すれば安全に航行できると思っていた。</p> <p>海図W1253（青方港）によれば、平瀬の東側では干出浜に続いて東方に水深2m以下の浅所が約100m拡延している。</p>
<p>分析</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、折島南西方沖を手動操舵により南南西進中、船長が、海面上に見えている平瀬東端から約10m隔てる針路で平瀬東方を安全に航行できると思い、本件釣り場に向けて同じ針路で航行を続けたことから、平瀬東側付近の干出浜に乗り揚げたものと推定される。</p> <p>船長は、平瀬周辺が浅くなっていることを知っていたが海図で水路調査を行ったことはなく、ふだん、目視により、海面上に見えている瀬から数十mの距離を隔てて航行していたものの、本事故時、高潮時であったことから、海面上に見えている平瀬東端から約10m隔てる針路で平瀬東方を安全に航行できると思っていたものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、本船が折島南西方沖を手動操舵により南南西進中、船長が、海面上に見えている平瀬東端から約10m隔てる針路で平瀬東方を安全に航行できると思い、本件釣り場に向けて同じ針路で航行を続けたため、平瀬東側付近の干出浜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、事前に海図等を用いて航行予定海域の水路調査を行い、瀬の周辺では干出浜等の浅所が拡張していることがあるので、同海域の水路状況を十分に把握して航行すること。</li> <li>・ 船長は、GPSプロッター等の航海計器が故障している場合、早期に修理を行って航海計器を活用することが望ましい。</li> <li>・ 船長は、事故発生時には速やかに海上保安庁に通報すること。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図

