

船舶事故調査報告書

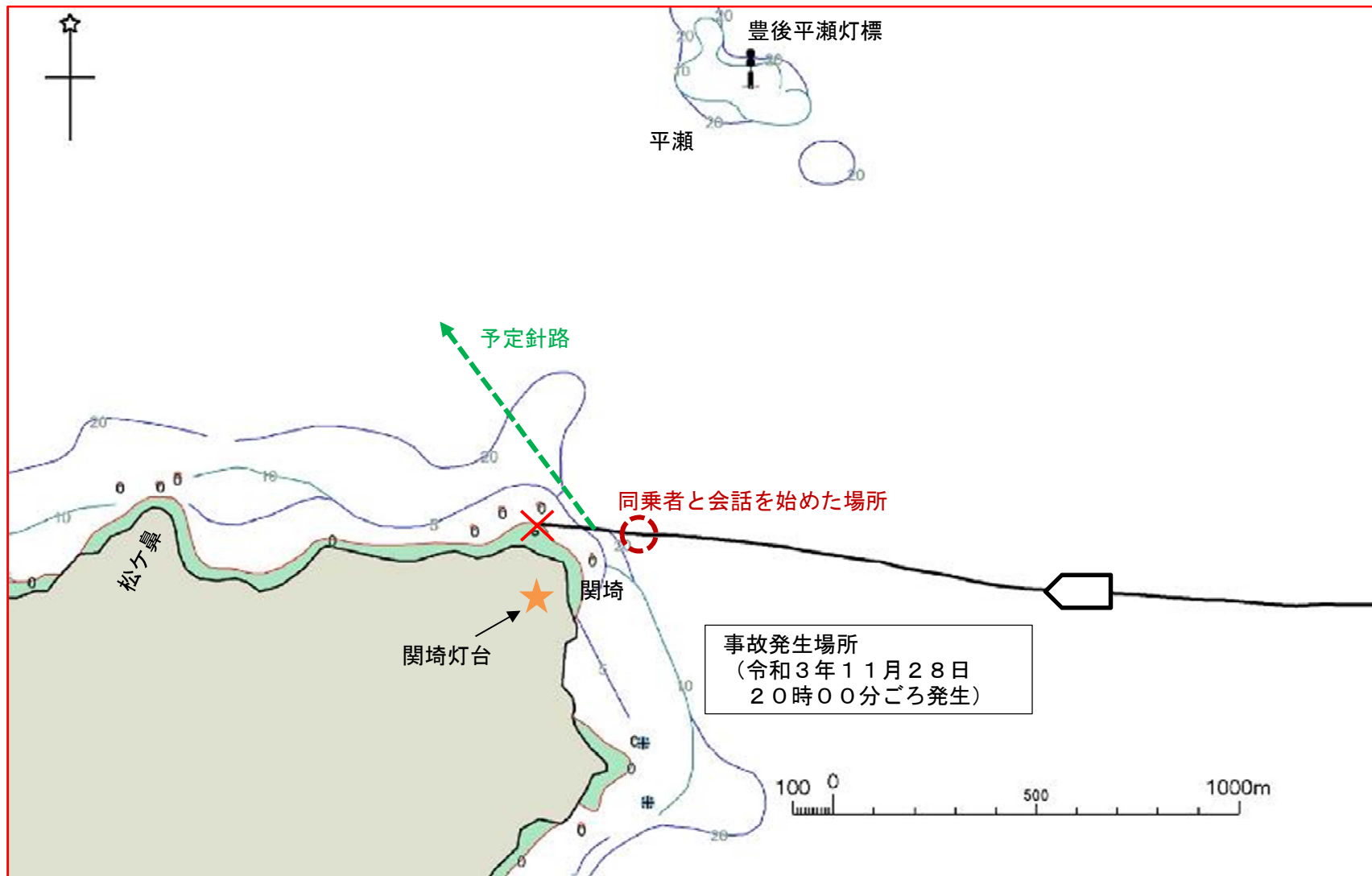
令和4年4月27日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 佐藤 雄二（部会長）
 委員 田村 兼吉
 委員 岡本 満喜子

事故種類	乗揚
発生日時	令和3年11月28日 20時00分ごろ
発生場所	大分県大分市 ^{まき} 関埼北岸 関埼灯台から真方位357° 160m付近 （概位 北緯33° 16.1′ 東経131° 54.1′）
事故の概要	プレジャーボート ^{ちか} 千香丸は、西進中、岩礁に乗り揚げた。 千香丸は、船首部船底外板の破口等を生じた。
事故調査の経過	令和3年12月16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 千香丸、2.0トン OT3-36735（漁船登録番号）、個人所有 8.46m(Lr)×2.28m×0.80m、FRP ディーゼル機関、121.4kW、平成2年11月29日 第294-25310号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 49歳 一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成16年8月31日 免許証交付日 令和元年12月23日 （令和7年1月7日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	船首部船底外板に破口及び擦過傷、プロペラシャフト及びプロペラ翼に曲損、舵に破損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北東、風力 2、視界 良好 海象：波高 約1.0m、潮汐 下げ潮の中央期
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、友人（以下「同乗者」という。）2人を乗せ、釣りの目的で、令和3年11月28日13時10分ごろ大分市高島南方沖の釣り場に向け、同市 ^{まがのせき} 佐賀 ^{かなやま} 関港金山地区の係留場所を出港した。 本船は、13時40分ごろ釣り場に着き、船長が機関を停止して漂泊を始め、潮に流されては潮上りを繰り返しながら釣りをを行い、19時45分ごろ釣りを終え、法定灯火を表示して帰航を開始した。

	<p>船長は、操舵室右舷側の操縦席に腰を掛け、同室左舷側に同乗者1人、その後方に別の同乗者1人がそれぞれ立ち、GPSプロッターを作動させて手動操舵で操船に当たり、関埼灯台に接近してから佐賀関港金山地区に向けて変針するつもりで、同灯台の灯光を船首目標にし、時々、GPSプロッターで船位を確認しながら約15ノットの対地速力で本船を西進させた。</p> <p>船長は、19時59分ごろ同乗者から話し掛けられたので、GPSプロッターの画面を一瞥し、変針場所まで距離があると思い、同乗者の方（左及び左後方）に顔を向けて会話をしていたところ、20時00分ごろ突然衝撃を感じ、直ちに機関を中立運転とした。</p> <p>船長は、後方を振り向いて左舷後方に岩が見えたので乗り揚げたことに気づき、損傷状況を確認したところ、船首部の生け簀に浸水を認め、携帯電話で海上保安庁に本事故の発生を通報した後、船舶整備業者に救助を要請した。</p> <p>船長及び同乗者は、本船を岩にロープで固縛した後、関埼北岸に上陸した。</p> <p>本船は、翌日、救助に来た船舶整備業者の小型船舶に引き出されて離礁し、大分市大分港大在泊地^{おおさぎ}までえい航された後、陸揚げされた。（付図1 航行経路図、付図2 航行経路図（拡大）、付表1 本船のGPS記録（抜粋）、写真1 本船の乗揚状況 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船の喫水は、船首約0.3m、船尾約1.0mであった。</p> <p>船長は、本事故発生場所付近の操船には慣れており、岩の存在や浅所の拡張状況などの水路状況を知っていた。また、夜間、本事故発生場所付近を航行する際、付近には関埼灯台の灯光しか明かりがなく、日頃から同灯光を船首目標としてGPSプロッターで船位を確認しながら操船していた。</p> <p>船長は、同乗者から話し掛けられたとき、GPSプロッターの画面を一瞥し、少しの間であれば会話をしても大丈夫だと思って会話を始めたものの、思った以上に会話の時間が長くなってしまったと本事故後に思った。</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>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、関埼東方沖を西進中、船長が、GPSプロッターの画面を一瞥して変針場所まで距離があると思い、同乗者の方（左及び左後方）に顔を向けて会話をし、変針場所を通過して関埼北岸に向かって航行を続けたことから、関埼北岸の岩礁に乗り揚げたものと推定される。</p> <p>船長は、同乗者との会話に意識を向けながら操船していたことか</p>

	ら、思った以上に会話の時間が長くなってしまい、変針場所を通過したことに気付かなかったものと考えられる。
原因	本事故は、夜間、本船が関埼東方沖を西進中、船長が、GPSプロッターの画面を一瞥して変針場所まで距離があると思い、同乗者の方（左及び左後方）に顔を向けて会話をし、変針場所を通過して関埼北岸に向かって航行を続けたため、関埼北岸の岩礁に乗り揚げたものと推定される。
再発防止策	<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、変針場所付近では、同乗者の方に顔を向けて会話等をすることなく、周囲の見張りを適切に行って操船に専念すること。 ・ 船長は、慣れた海域を航行する場合であっても、夜間は目視での前路の状況や船位の確認が難しいので、前路の状況及び船位をGPSプロッターで確認して航行すること。

付図2 航行経路図（拡大）



付表1 本船のGPS記録(抜粋)

船位※	
北緯 (° -′)	東経 (° -′)
33-16.152	131-56.968
33-16.141	131-56.953
33-16.106	131-56.930
33-16.012	131-56.811
33-15.961	131-56.631
33-15.982	131-56.349
33-16.005	131-56.043
33-16.004	131-55.740
33-15.987	131-55.440
33-15.997	131-55.144
33-16.013	131-54.868
33-16.053	131-54.610
33-16.081	131-54.304
33-16.083	131-54.277
33-16.086	131-54.251
33-16.089	131-54.226
33-16.091	131-54.202
33-16.092	131-54.176
33-16.094	131-54.152
33-16.095	131-54.136
33-16.095	131-54.137
33-16.093	131-54.137

※船位は、操舵室上方に設置されたGPSアンテナの位置である。

写真1 本船の乗揚状況

