

船舶事故調査報告書

令和4年6月8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12月6日 05時10分ごろ
発生場所	長崎県佐世保市相浦港 相浦港1号防波堤灯台から真方位020° 1,200m付近 (概位 北緯33° 11.5′ 東経129° 38.7′)
事故の概要	プレジャーボートはやかぜは、左転しながら航行中、干出浜（岩）に乗り揚げた。 やかぜは、舵軸の曲損等を生じた。
事故調査の経過	令和3年12月8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 やかぜ、4.71トン 273-11224長崎、個人所有 9.76m (Lr) × 2.36m × 0.75m、FRP ディーゼル機関、84.58kW、昭和55年4月
乗組員等に関する情報	船長 78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15年9月12日 免許証交付日 平成30年2月22日 (令和5年9月15日まで有効)
死傷者等	なし
損傷	舵軸に曲損、右舷船底部外板に擦過傷、主機に濡損（全損）
気象・海象	気象：天気 晴れ、風 ほとんどなし、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の初期
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、釣りをを行う目的で、令和3年12月6日05時00分ごろ佐世保市黒島南東方沖の釣り場に向けて相浦港の係留場所を出航した。 船長は、操縦区画の舵輪の前に立ち、舵輪の上部を右手で握って目視による見張りをを行いながら操船に当たり、約2～3ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で南西進し、佐世保市鶴子島南方沖で右転した後、徐々に増速しながら西進した。 船長は、約8knの速力になった頃、佐世保市焼島北方沖で同島西端

	<p>付近に設置された赤色点滅標識灯（以下「本件標識灯」という。）を左舷方に視認し、同島と矢坪島との間の可航幅が約40～60mの水路（以下「本件水路」という。）を通航する目的で、本件標識灯の僅か西方沖に向けようとして、いつものように舵輪を左に回した。</p> <p>船長は、左転を開始して間もなく、ふだんよりも本件標識灯が左舷遠方に見えたので、矢坪島に近寄り過ぎていると思い、慌てて左舵一杯としたものの、05時10分ごろ船底に衝撃を受け、本船が同島東岸沖の干出浜（岩）（以下「本件干出岩」という。）に乗り揚げ、主機が停止した。</p> <p>船長は、主機を始動して離礁し、船体を確認したところ、船尾物入れに少量の浸水を認めたので、本船を上架することとし、相浦港内の浄土ヶ浦に向けて航行し、05時30分ごろ同浦に到着したものの、先船がいて本船を上架できず、付近の岸壁に係留した。</p> <p>本船は、数時間後、浸水量が増えて半没状態となり、翌日、陸揚げされた後に解体処分となった。</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0.3m、船尾約1.1mであった。</p> <p>船長は、平成30年ごろ、本船を譲渡により所有し、週に3回程度、本件水路を航行して主に黒島周辺で釣りを行っており、ふだん、出航後から本件水路を通航し終えるまでは約2～3knの速力で航行し、その後、約12～13knの速力に増速していた。</p> <p>船長は、目的の釣り場には釣り船が多く、前日の釣果が良かったので、早く釣り場に到着して良い場所を確保したいと思い、鶴子島の南方沖で右転した後、徐々に増速しながら約8knの速力で航行していた。</p> <p>船長は、焼島北方沖で左転する際、ふだんの速力よりも増速して航行したので、いつものように左舵を取ったものの大回りとなって本件干出岩上を通過する進路になったのではないか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、焼島北方沖を西進中、船長が、本件水路に向けて左転する際、ふだんの速力よりも増速して航行していたことから、いつものように船首目標である本件標識灯の僅か西方沖に向けて左舵を取ったものの大回りとなって本件干出岩上を通過する進路となり、本件干出岩に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、目的の釣り場には釣り船が多く、前日の釣果が良かったことから、早く釣り場に到着して良い場所を確保したいと思い、ふだんの速力よりも増速して航行していたものと考えられる。</p>

<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、本船が焼島北方沖を西進中、船長が、本件水路に向けて左転する際、ふだんの速力よりも増速して航行していたため、いつものように船首目標である本件標識灯の僅か西方沖に向けて左舵を取ったものの大回りとなって本件干出岩上を通過する進路となり、本件干出岩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、狭い水路に向けて転針する際、大回りして干出岩等の浅瀬上を通過する進路とならないよう速力を調整して航行すること。

付図1 事故発生経過概略図

