船舶事故調査報告書

令和４年９月７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１０月１０日　０５時３０分ごろ
発生場所	福岡県福岡市鵜来島南南東方に拡延する干出浜（岩） 博多港西公園下防波堤灯台から真方位２６２°９６０m付近 （概位　北緯３３°３６.３′　東経１３０°２２.１′）
事故の概要	プレジャーボートジャストガレージは、西南西進中、干出浜（岩）に乗り揚げた。 ジャストガレージは、船尾部船底外板に破口を生じた。
事故調査の経過	令和４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　ジャストガレージ、２.５トン ２９０－６２０３８福岡、有限会社デイリー通信社 ６.４０m（Lr）×２.５３m×１.４９m、ＦＲＰ ディーゼル機関２基、２６４.８kW（合計）、平成２３年７月
乗組員等に関する情報	船長　３１歳 一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士 免許登録日　令和３年７月２７日 免許証交付日　令和３年９月１０日 （令和８年７月２６日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	船尾部船底外板に破口
気象・海象	気象：天気　晴れ、風向　南南東、風力　２、視界　良好 海象：波高　約０.３m、潮汐　低潮時、潮高　約３０㎝（博多港） 日出時刻：０６時１９分ごろ（福岡市）
事故の経過	本船は、船長が１人で乗り組み、友人３人を乗せ、航行中の動力船を示す法定灯火（両色灯１個、白色全周灯１個）を表示し、釣りの目的で、令和３年１０月１０日０５時１０分ごろ福岡市博多港第１区箱崎船だまりの係留場所を出発し、同市能古島西方沖の釣り場に向かった。（写真１参照）

写真１　本船

本船は、船長が、右舷側の操縦席に腰を掛けて手動操舵で操船に当たり、時速約３０㎞の対地速力で、博多港第１区と第３区との境に所在する東防波堤の中央部に設けられた水路を通って第３区に出る目的で、同水路付近と思われる方向に船首を向けて西北西進した。

本船は、東防波堤中央部付近に達したものの、この航海が船長にとって小型船舶操縦士の免許取得後初めてであり、船長が、これまで標識灯や灯台を利用したことがなかったので、水路を見付けることができず、同水路の通航を諦め、東北東方から西南西方に向かって延びる東防波堤に沿って西南西進を始めた。

本船は、東防波堤とその西南西方に位置する西防波堤との間の水路付近に達したものの、船長が、同水路も見付けることができず、同水路東方沖を通過した後、北北東方から南南西方に向かって延びる西防波堤に沿って南南西進を始めた。

本船は、南南西進を続けて西防波堤南南西端付近に至り、船長が、右舷船首方に西防波堤とその南南西方に位置する西公園下防波堤との間の水路を見付け、予定外ではあったが、博多港南部の陸地の近くまで来たので、友人に球場ドーム付近の景色を見せたいと思い立ち、右舵を取って同水路を通過した。

本船は、船長が、鵜来島とその南方の対岸との中間付近を航行すれば浅所などの障害物はないだろうと思い、同島南南東方沖を西南西進中、０５時３０分ごろ鵜来島南南東方に拡延する干出浜（岩）（以下「本件浅所」という。）に乗り揚げた後、乗り切った。

本船は、船長が、船体に衝撃を感じたものの、海中の浮流物に接触しただけなので無難に航行できると思い、そのまま航行を続けていたところ、０５時５０分ごろ主機が停止した。

船長は、本船の船尾部が沈んでいたので、同部に配置された機関室

	に浸水しているのではないかと思い、本船の船首から錨を投下した後、海上保安庁に本事故の発生を通報するとともに、博多港第１区の船舶整備業者に連絡した。 　本船は、来援した海上保安庁の巡視艇により博多港第１区箱崎船だまりに向けてえい航が開始され、途中で来援した船舶整備業者の小型船舶にえい航が引き継がれ、同小型船舶により同船だまりまでえい航された。 （付図１　事故発生経過概略図　参照）
その他の事項	船長は、本船の喫水を把握していなかった。 船舶所有者によれば、４人乗船時の本船の喫水は、船首約０．３ｍ、船尾約０．４ｍであった。 本船は、海図を備えておらず、ＧＰＳプロッターが装備されていなかった。 船長は、本件浅所の存在を知らなかった。 船長は、小型船舶操縦士免許の教習所で受講していた時を含め、夜間航海の経験がなかった。 船長は、海図の購入方法を把握しておらず、また、陸岸や島から離れていれば浅所などの障害物はなく、安全に航行することができると思って出港前に水路調査を行っていなかった。 海図Ｗ１２２７（博多港）によれば、鵜来島北西方約２６０ｍにわたって干出浜（岩）が、また、南南東方約３００ｍにわたって本件浅所が拡延している。 運輸安全委員会の船舶事故ハザードマップ[*1]によれば、平成２１年以降、本事故発生場所である鵜来島付近において、同島付近の干出浜（岩）の拡延状況を把握していない小型船舶の乗揚事故が５件発生していた。 海上保安庁ホームページ中の「博多港『鵜来島』周辺の浅瀬危険！」により、鵜来島付近で乗揚事故が多く発生していることが紹介されており、また、干出浜（岩）の拡延状況等の情報が提供されている。
分析	
乗組員等の関与	あり
船体・機関等の関与	なし
気象・海象等の関与	なし
判明した事項の解析	本船は、鵜来島南南東方沖を西南西進中、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、本件浅所に向かう進路となっていることに気付かず、本件浅所に乗り揚げたものと推定される。 船長は、陸岸や島から離れていれば浅所などの障害物はなく、安全

[*1] 「船舶事故ハザードマップ」とは、船舶事故や航行安全に関する情報を世界地図上に表示させる運輸安全委員会によるインターネットサービスをいう。URL:https://jtsb.mlit.go.jp/hazardmap/

	に航行することができると思っていたことから、水路の状況を調査せず、本件浅所の存在を知らなかったものと考えられる。
原因	本事故は、夜間、本船が鵜来島南南東方沖を西南西進中、船長が、本件浅所の存在を知らずに航行を続けたため、本件浅所に向かう進路となっていることに気付かず、本件浅所に乗り揚げたものと推定される。
再発防止策	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。 ・船長は、海図を備え、事前に海図等を用いて航行予定海域の水路の状況を十分に把握するとともに、水路の状況を十分に把握していない海域をむやみに航行しないこと。 ・船長は、初めて夜間に操船する場合、昼間とは防波堤などの見え具合が違うことを認識し、他者が操船する船舶に同乗して夜間と昼間との見え具合の違いを経験しておくことが望ましい。 ・船長は、船底に衝撃を感じた場合、直ちに本船を停止させ、被害状況の確認を行うこと。

付図１　事故発生経過概略図