

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

| | |
|-------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 事故種類 | 乗揚 |
| 発生日時 | 令和3年7月14日 12時30分ごろ |
| 発生場所 | 長崎県松浦市福島北東方沖 伊万里平瀬灯標から真方位171° 1,600m付近 (概位 北緯33° 23.1′ 東経129° 51.2′) |
| 事故の概要 | プレジャーヨットしおかげは、南東進中、干出岩に乗り揚げた。 |
| 事故調査の経過 | 令和3年7月19日、主管調査官（長崎事務所）を指名 原因関係者から意見聴取手続実施済 |
| 事実情報 | |
| 船種船名、総トン数 | プレジャーヨット しおかげ、13.06トン |
| 船舶番号、船舶所有者等 | 235-9367佐賀、個人所有 |
| 乗組員等に関する情報 | 船長、一級小型 |
| 負傷者 | なし |
| 損傷 | 左舷中央船底部並びにセンターキール左側面及び底部に擦過傷 |
| 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 | <p>本船は、船長ほか1人が乗り組み、伊万里湾を遊走した後、休憩場所を探しながら、機走により約1～2ノットの対地速力で手動操舵により南東進中、福島北東方沖の干出岩（以下「本件干出岩」という。）に乗り揚げた。</p> <p>船長は、118番通報して救助を求め、本船は、来援した地元の漁業協同組合の所属船舶に引き出された後、機走して福島東岸のリゾート施設に着岸した。</p> <p>船長は、本事故発生場所付近を航行したのは初めてであり、本船のGPSプロッターの画面には5m等深線までしか表示されておらず、5mより浅い海域には等深線や障害物等が表示されていなかったものの、陸岸に近づかなければ3mくらいの水深はあるだろうと思っており、本件干出岩の存在を知らなかった。</p> <p>本船の喫水は、センターキール下端まで約1.7mであった。</p> |
| 分析 | 本船は、GPSプロッターの画面に5mより浅い海域には等深線や障害物等が表示されていない状況下、南東進中、船長が、陸岸に近づかなければ約3mの水深はあるだろうと思い、本件干出岩の存在を知らずに5mより浅い海域で航行を続けたことから、本件干出岩に乗り揚げたものと推定される。 |
| 原因 | 本事故は、本船が、GPSプロッターの画面に5mより浅い海域には等深線や障害物等が表示されていない状況下、南東進中、船長が、陸岸に近づかなければ約3mの水深はあるだろうと思い、本件干出岩 |

| | |
|--------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | <p>の存在を知らずに5mより浅い海域で航行を続けたため、本件干出岩に乗り揚げたものと推定される。</p> |
| 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、初めての海域を航行する場合、事前に海図等を用いて詳細な水路調査を行い、同海域の水路状況を十分に把握しておくこと。 |