

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11月7日 22時30分ごろ
発生場所	沖縄県うるま市 ^{とうばる} 桃原漁港東方沖 伊計島 ^{いけい} 灯台から真方位186° 3.0海里付近 (概位 北緯26° 21.0′ 東経127° 59.5′)
事故の概要	プレジャーボート ^{ひより} 日和丸は、航行中、浅瀬に乗り揚げた。
事故調査の経過	令和3年11月11日、主管調査官（那覇事務所）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	プレジャーボート 日和丸、4.2トン
船舶番号、船舶所有者等	290-37751 沖縄、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	プロペラに曲損、舵板に破損、船底に破口及び擦過傷
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 東、平均風速 6.6m/s、視界 良好 海象：有義波高約2.0m（中城 ^{なかくすく} 湾港）、波向 東北東、潮汐 下げ潮の中央期 月齢：2.2（11月7日）
事故の経過	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、回航の目的で鹿児島県奄美市名瀬^{なげ}港（奄美大島）を出航した後、沖縄県与那原町^{よなばる}に所在するマリーナ（以下単に「マリーナ」という。）へ向けて航行した。</p> <p>船長は、目視のほか、操縦室では2台のGPSプロッターを作動させ、表示される航行中の海域の水深値を見ながら操船し、目視では暗くて周囲が見え難い状況であったが、沖縄県中城^{なかくすく}湾まで行けばマリーナに近づき、灯浮標の灯光を頼りに航行すればマリーナに着くと思ひ、微速力で航行を続けた。</p> <p>船長は、伊計島東方沖でGPSプロッターに表示される水深値が100mであったことを確認し、このまま直進すれば問題ないと思ひ込み、微速力のまま航行を続けていたところ、同プロッターの水深値が表示されていないことに気付いたが、その後も同プロッターを見ながら航行を続けていた際、船底から鈍い音が聞こえ、同時に船体の振動を感じ、本船は、主機が停止して漂流し、浅瀬に乗り揚げた後に動かなくなった。</p> <p>船長は、本事故の発生を友人に連絡し、友人から118番通報がなされ、本船は、潮が満ちてきて自力離礁し、桃原漁港口付近で錨泊した後、漁船にえい航されてマリーナに入港し、上架された。</p> <p>船長は、夜間に単独で操船すること及び沖縄県の海域を航行するこ</p>

	<p>とが初めてであり、本船に海図や水路図誌を備えていなかった。 船長は、本船の喫水を測っていなかった。</p>
分析	<p>本船は、沖縄島東側海域をマリーナに向けて航行中、船長が、GPSプロッターの水深値が表示されなくなった後、水深を確認することができないまま航行を続けたことから、浅瀬を航行していることに気付かず、浅瀬に乗り揚げたものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、本船が、沖縄島東側海域をマリーナに向けて航行中、船長が、GPSプロッターの水深値が表示されなくなった後、水深を確認することができないまま航行を続けたため、浅瀬を航行していることに気付かず、浅瀬に乗り揚げたものと考えられる。</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、航海計画を立てる際、海図や水路図誌等を用いて航行する海域の水路調査を行い、危険な箇所を把握した上で操船に当たること。 ・ 船長は、夜間に単独で操船すること及び航行する海域が初めての場、経験者を同乗させ、単独で操船することを控えること。 ・ 船長は、夜間初めて航行する海域において、水深値等をGPSプロッターで継続して確認し、操船に当たること。