

船舶事故調査報告書

令和4年5月25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10月30日 12時25分ごろ
発生場所	熊本県 <sup>みずみ</sup> 三角港 戸馳島 <sup>とほせ</sup> 灯台から真方位318° 430m付近 (概位 北緯32° 34.8′ 東経130° 29.1′)
事故の概要	警備艇しらぬひは、南東進中、干出岩に乗り揚げた。
事故調査の経過	令和3年11月2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	警備艇 しらぬひ、10トン
船舶番号、船舶所有者等	290-64337熊本、内閣府
乗組員等に関する情報	船長、一級小型・特殊
負傷者	なし
損傷	プロペラ、プロペラシャフト及びプロペラシャフトブラケットに曲損等、舵板に擦過傷
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北西、風力 2 海象：波高 約0.5m、潮汐 上げ潮の中央期、潮高 約2.0m (三角)
事故の経過	<p>本船は、船長ほか4人が乗り組み、総合防災訓練に参加する目的で、GPSプロッターを作動させて手動操舵により三角港を航行中、船長が、船首方に西方位標識である三角港網取瀬西灯浮標（以下「本件灯浮標」という。）及び本件灯浮標の西側海域で釣りをしている数隻のプレジャーボートを認めた。</p> <p>船長は、本件灯浮標の東側海域に浅所が拮延していることを知っていたものの、干出岩の存在を知らず、GPSプロッターの水深表示に注意しながら航行すれば無難に航行できると思い、プレジャーボートから距離を離そうとして本件灯浮標の東側海域を航行することとした。</p> <p>本船は、本件灯浮標の北東方沖を約12ノットの対地速力で南東進中、干出岩に乗り上げて同岩を通過した。</p> <p>船長は海上保安庁に本事故の発生を通報した後、本船は自力で航行して帰航した。</p> <p>船長は、過去にも本件灯浮標の西側海域に数隻のプレジャーボートを認めた際に東側海域を無難に航行した経験があった。</p> <p>本船の喫水は、船首約0.7m、船尾約1.5mであった。</p>
分析	本船は、南東進中、船長が、西方位標識である本件灯浮標の西側海域で釣りをしている数隻のプレジャーボートを認めた際、本件灯浮標

	<p>の東側海域に浅所が拡延していることを知っていたものの、干出岩の存在を知らず、GPSプロッターの水深表示に注意しながら航行すれば無難に航行できると思い、本件灯浮標の東側海域を航行したことから、本件灯浮標の北東方沖に存在する干出岩に向かっていていることに気付かず、同干出岩に乗り揚げたものと推定される。</p>
原因	<p>本事故は、本船が、南東進中、船長が、西方位標識である本件灯浮標の西側海域で釣りをしている数隻のプレジャーボートを認めた際、本件灯浮標の東側海域に浅所が拡延していることを知っていたものの、干出岩の存在を知らず、GPSプロッターの水深表示に注意しながら航行すれば無難に航行できると思い、本件灯浮標の東側海域を航行したため、本件灯浮標の北東方沖に存在する干出岩に向かっていていることに気付かず、同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"> <li>・ 方位標識等が設置された海域においては、同標識等が示す可航水域を航行すること。</li> <li>・ 出航前に海図等で水路調査を行い、干出岩の有無等を事前に把握しておくこと。</li> </ul>