

## 船舶事故調査報告書

令和5年8月23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4年5月1日 14時24分ごろ
発生場所	福岡県宗像市勝島西方沖 倉良瀬灯台から真方位190° 3.6海里（M）付近 （概位 北緯33° 51.6′ 東経130° 27.9′）
事故の概要	プレジャーボートUraKen maruは、南進中、浅所に乗り揚げた。 UraKen maruは、船尾船底外板に破口等を生じた。
事故調査の経過	令和4年5月13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。
<b>事実情報</b> 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 UraKen maru、4.55トン 295-47356福岡、株式会社浦建 10.87m（Lr）×2.42m×0.79m、FRP ディーゼル機関、220.65kW、昭和57年3月
乗組員等に関する情報	船長 43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17年3月17日 免許証交付日 平成29年9月4日 （令和4年9月3日まで有効） 乗組員A 50歳 一級小型船舶操縦士 免許登録日 令和3年7月28日 免許証交付日 令和3年7月28日 （令和8年7月27日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	船尾船底外板に破口及びプロペラの脱落等
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北西、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の末期、潮高 約41cm（鐘崎）
事故の経過	本船は、船長及び乗組員Aが乗り組み、知人等10人を同乗させ、釣りをを行う目的で、令和4年5月1日05時50分ごろ関門港小倉区高浜の船だまりを出航した。 船長は、07時30分ごろ倉良瀬戸周辺の釣り場に到着し、釣り場

	<p>を移動しながら漂泊して同乗者に釣りを行わせた後、14時18分ごろ、勝島の南東沖で乗組員Aと操船を交替し、勝島周辺を周回して魚群探知機で魚影が確認できればこの日の最後の釣りを行おうと考え、乗組員Aに勝島周辺を周回するよう依頼し、自身は乗組員Aの左隣に立って操舵室左舷側前面に取り付けられたGPSプロッターに表示された魚群探知機の映像を確認するとともに周囲の見張りを行った。</p> <p>乗組員Aは、操舵室右舷側の操縦席に腰を掛け、周囲の見張りをを行うとともにGPSプロッターに表示された自船の船位を確認しながら、手動操舵により勝島の北方沖を左回りに周回した。</p> <p>本船は、勝島西方沖を約10ノットの対地速力で南進中、14時24分ごろ、ドンという衝撃を受けて停止した。</p> <p>船長はクラッチを操作しても船が動かないことから、プロペラが岩礁に衝突したと思い、同乗者に負傷がないことを確認して、船尾甲板のハッチを開けて船底を確認したところ、舵板が船底外板を突き抜けて浸水しているのを認め118番通報した。</p> <p>本船は、水難救済会の船舶にえい航され宗像市<sup>こうのみなと</sup>神湊漁港に入港した。</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>本船は、喫水が船首約0.5m、船尾約1.7mであった。</p> <p>船長は、倉良瀬戸付近で年に3回程度釣りを行っており、同瀬戸付近に浅瀬が多く存在していることを把握していて、航行に当たってはGPSプロッターに表示された過去の航跡を参考にするとともに、同プロッターに表示された海底地形図で水深を確認し、なるべく4mの等深線より深い海域を航行していた。</p> <p>乗組員Aは、倉良瀬戸付近を航行した経験がなかったが、船長から、GPSプロッターに表示された海底地形図の4mの等深線より深い海域を航行するよう助言を受けていたことと、過去に数回本船を操船した際は同プロッターに表示された過去の航跡に沿って航行していれば問題なく航行できていたことから、本事故当時も同プロッターに表示された4mの等深線より深い海域を航行するとともに、過去の航跡に沿って航行しているので問題なく航行できると思っていた。</p> <p>本船に搭載されたGPSプロッターは、航海用電子参考図(new pec)データを基にした水路情報(以下「水路情報」という。)を表示することができるとともに、表示設定を切り替えて、航海用電子参考図(new pec)オプションの海底地形図(以下「海底地形図」という。)の等深線を表示することができた。</p> <p>本船のGPSプロッターは、ふだん、海底地形図の等深線を表示する設定で使用されており、同設定では本事故発生場所付近には水深4mの等深線が表示されていたが、水路情報による表示では同場所付近には水深2m未満となる浅瀬が表示されていた。</p>

(写真1、写真2 参照)

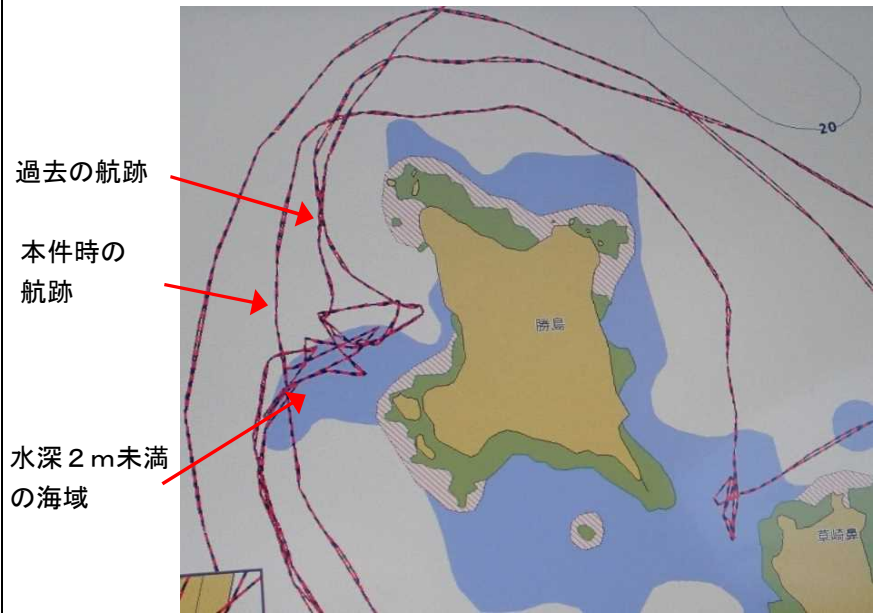


写真1 水路情報の表示

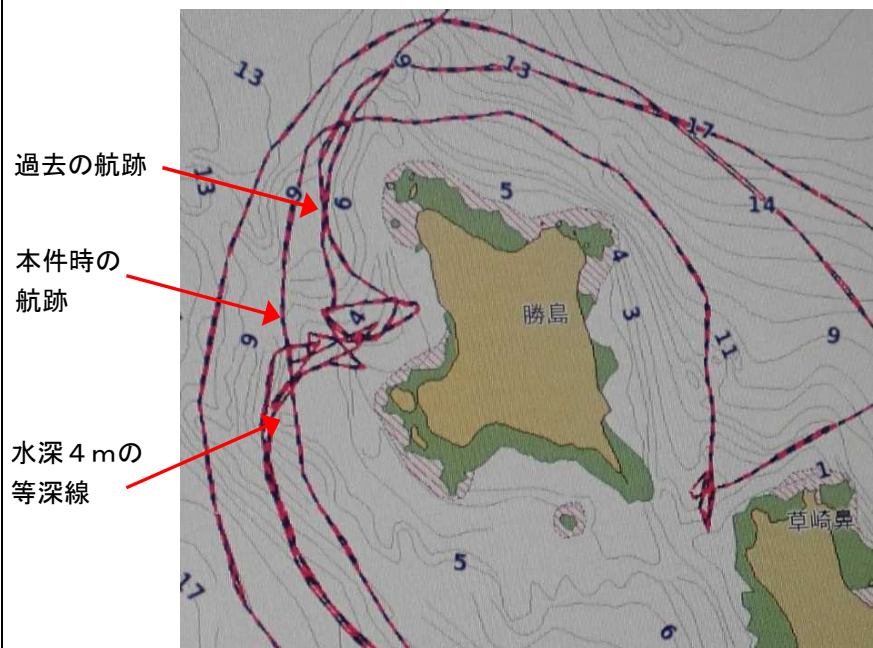


写真2 海底地形図の等深線表示

GPSプロッターには、起動した際、画面に「チャートプロッターに表示される推奨トラック、ルート、Auto Guidance、誘導線、航路の線は、一般的なルートガイダンスの提供または適切な航路の特定のみを目的としたものです。厳密にたどることを目的としたものではありません。船舶の破損、人体への負傷および死亡事故を招く恐れがある座礁や危険物を回避するため、ナビゲーション時は必ずナビエイドと水上の状況に従ってください。本デバイスの使用上のリスクはすべてお客様が負うものとします。」という警告が表示されていた。

	<p>船長は、GPSプロッター起動時に表示される上記の警告を見て、同プロッターに表示される海域の情報が完全に正確な情報ではない可能性があると思っていたが、航行に支障を生じるとは思わなかった。</p> <p>船長及び乗組員Aは、GPSプロッターに表示されていた海底地形図は航海用に作成されたものではなく、等深線で示された水深が水路情報と異なる可能性があることを知らなかった。</p> <p>船長は、事故後、GPSプロッターに表示された勝島西岸に接近した箇所にある過去の航跡は、漂泊して釣りをしたときの航跡で、この時は、本事故時よりも潮汐が高かったので乗り揚げることはなかったのではないかと思った。</p>
<p><b>分析</b></p> <p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析</p>	<p>あり なし なし</p> <p>本船は、勝島西方沖を南進中、操船していた乗組員Aが、GPSプロッターに表示された水路情報ではなく海底地形図の4mの等深線より深い海域を過去の航跡に沿って航行すれば安全に航行できると思い、同海域を航行したことから、同海域に拡張する浅所の存在に気付かないまま同浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>本船のGPSプロッターは、本事故発生場所付近には、水路情報による表示では水深2m未満となる浅瀬が表示されていたが、ふだんから、海底地形図を表示する設定で使用されていたことから、水深4mの等深線が表示されていたものと考えられる。</p> <p>船長は、GPSプロッターに表示された海底地形図の等深線で示された水深と水路情報に記載された水深とが異なっていることを知らなかったことから、本船の喫水なら同海底地形図の水深が4mの等深線が表示されている付近であれば安全に航行できると思っていたものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、本船が勝島西方沖を南進中、操船していた乗組員Aが、GPSプロッターに表示された水路情報ではなく海底地形図の4mの等深線より深い海域を過去の航跡に沿って航行すれば安全に航行できると思い、同海域を航行したため、同海域に拡張する浅所の存在に気付かないまま同浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p>
<p><b>再発防止策</b></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"> <li>・ 船長は、過去に航行した経路が、潮汐の状況により航行に適さない可能性があるため、GPSプロッターに表示された過去の航跡だけを参考にして航行しないこと。</li> <li>・ 船長は、GPSプロッターに表示されている水深が海図に記載されている水深と異なる場合があることから、あらかじめ海図を確</li> </ul>

	<p>認して、水深や浅所の拡張状況を把握しておくこと。</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・ 船長は、海底地形図は航海用に作成されたものではないので、同図の情報だけで航行しないこと。</li></ul>
--	--

付図1 事故発生経過概略図

