

船舶事故調査報告書

令和5年3月1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6月15日 17時57分ごろ
発生場所	福岡県大牟田市大牟田港 大牟田港灯台から真方位205°500m付近 (概位 北緯33°01.9′ 東経130°25.0′)
事故の概要	プレジャーボート珠湊丸は東北東進中、浅所に乗り揚げた。 珠湊丸は、船尾部船底に破口、舵及びプロペラに曲損等を生じた。
事故調査の経過	令和4年6月20日、本事故の調査を担当する主管調査官（長崎事務所）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 珠湊丸、2.62トン FO3-57713（漁船登録番号）、個人所有 8.10m(Lr)×2.11m×0.70m、FRP ディーゼル機関、29.4kW、昭和55年8月17日 第293-42252号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 55歳 二級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成8年3月21日 免許証交付日 令和2年5月1日 (令和8年3月20日まで有効)
死傷者等	なし
損傷	船尾部船底に破口、舵及びプロペラに曲損等
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 北西、風速 約2.0m/s、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 低潮時
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、知人（以下「同乗者」という。）1人を乗せ、令和4年6月15日06時30分ごろ大牟田港の船溜まりを出航し、三池港西方沖での釣りを終え、17時30分ごろ帰途についた。 本船を係船している大牟田港の船溜まりは南西方に開口し、開口部周辺及び同部南西方には干出域が広がっており、船溜まりの入口から南西方の干出域に沿って数メートル間隔でのり網用の支柱が敷設さ

	<p>れ、同船溜まりを利用する船舶は同支柱の北側を水路としていた。</p> <p>また、水路であっても水深は浅く、低潮時には船溜まり近くは通航できなくなるので、本船は、同船溜まり手前の水路内で、通航できる潮位となるまで待機（以下「潮待ち」という。）していた。</p> <p>船長は、帰航時間帯が低潮時だったので、潮待ちして入航することとし、ふだんから潮待ちの時に待機している船溜まりから7本目の支柱（以下、「本件支柱」という。）に向けて低速で東北東進し、本件支柱に近づき機関を極微速力としたとき、17時57分ごろ本船のプロペラが海底に接触する感覚を覚え、浅所に乗り揚げたことに気付き、すぐに主機を中立運転とし、クラッチを後進に操作したものの主機が異常停止した。</p> <p>船長は、主機は始動できるものの、クラッチを後進に操作すると主機が異常停止し、北西方から強い風が吹き始めたので、船長が、本船が流されないよう、本件支柱に係留しようと思い、船尾のスパンカーを下ろしたが、北西風によって船体が本件支柱から離れて、なおも支柱の間を抜けて護岸の方へ流され始め、再度主機を始動し、クラッチを入れるも主機が異常停止し、また、錨を入れたものの底質が泥で錨が効かず、護岸近くの岩場に再び乗り揚げた。</p> <p>船長は、同乗者に118番通報を頼み、海上保安庁の巡視艇が来援したものの、岩場に乗り揚げた本船に近づくことができず、本船が風浪により岩場で傾き、船底の損傷部分から浸水が始まったので、危険を感じ、同乗者と共に護岸のコンクリート部分に飛び降りて、護岸側に待機していた消防職員により、はしごを使って救助された。</p> <p>本船は、水船状態のまま、18日、船長が依頼した作業船によって大牟田港の船溜まりまでえい航され、上架された。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図、写真1 本船の損傷状況 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船の喫水は、船首が約0.3m、船尾が約0.8mであった。</p> <p>船長は、大牟田港の船溜まりに入航する際に潮待ちをする場合、船溜まりから6本目の支柱の水深と7本目の本件支柱の水深とでは、約20cmの水深差があり、ふだんから潮待ち可能な7本目の本件支柱を使って係留していた。</p> <p>船長は、本事故当時、大潮でふだんより潮位が下がっていることを知っていたものの、航行できる水深があるものと思い込み、いつもどおり本件支柱に向けて航行していた。</p> <p>船長は、以前、本件支柱付近で潮待ちをする際、魚群探知機に表示された水深の確認を行っていたが、本件支柱付近で潮待ちすることに慣れて以降は、同探知機の水深表示を確認しないまま、本件支柱に向けて航行していた。</p>
<p>分析 乗組員等の関与</p>	<p>あり</p>

<p>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>なし あり</p> <p>本船は、大潮と低潮が重なり、ふだんより潮位が下がっていた状況下、大牟田港を東北東進中、船長が同港の船溜まりに入る前に潮待ちをしようと、本件支柱に向けて航行を続けたことから、ふだんよりも水深が浅くなっていた本件支柱付近の浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、本事故当時、大潮でふだんより潮位が下がっていることを知っていたものの、慣れた場所での潮待ちで、ふだんと同じように本件支柱付近には航行できる水深があるものと思い込み、魚群探知機で水深の確認を行わないまま、本件支柱に向けて航行したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、大潮と低潮が重なり、ふだんより潮位が下がっていた状況下、本船が大牟田港を東北東進中、船長が同港の船溜まりに入る前に潮待ちをしようと、本件支柱に向けて航行を続けたため、ふだんよりも水深が浅くなっていた本件支柱付近の浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</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"> ・ 船長は、潮待ちする場合、水深の確認を十分に行い、潮待ちできる場所で係留すること。

写真1 本船の損傷状況

