

船舶事故調査報告書

令和5年8月2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7月3日 00時00分ごろ
発生場所	鳥取県米子市皆生漁港 皆生港北防波堤灯台から真方位112°150m付近 （概位 北緯35°27.8′ 東経133°20.4′）
事故の概要	プレジャーボート三福丸は、南進して帰航中、消波ブロックに乗り揚げた。 三福丸は、船長が負傷し、船底外板に亀裂等を生じた。
事故調査の経過	令和4年8月15日、本事故の調査を担当する主管調査官（広島事務所）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 三福丸、0.6トン TT3-7216（漁船登録番号）、個人所有 6.28m(Lr)×1.89m×0.71m、FRP ディーゼル機関、47.8kW、昭和60年11月25日 第272-22090号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長（大韓民国籍） 68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24年10月16日 免許証交付日 令和2年5月7日 （令和4年10月15日まで有効）
死傷者等	重傷 1人（船長）
損傷	船底外板に亀裂、プロペラ翼に欠損
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 南南東、風力 3、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 低潮時、潮高 約11cm（境港）
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、島根県松江市地蔵埼東方沖で釣りを終え、令和4年7月2日23時30分ごろ皆生漁港へ向けて帰航を開始した。 船長は、操舵区画の操縦席に腰を掛け、手動操舵で約15ノット(kn)の速力（対地速力、以下同じ。）で南進し、皆生漁港北方約2海里沖で、皆生港北防波堤灯台の灯光を視認した。 船長は、魚群探知機の地図画面を見ながら航行を続け、入港の目安

	<p>とする目的で魚群探知機に入力している皆生漁港北方約500m沖のポイント（以下「入港ポイント」という。）を画面上に確認し、約5knに減速した。</p> <p>船長は、皆生港北防波堤灯台の灯光を目標にして港口に向かおうとしたが、船首方に見当たらず、同灯光を探しながら航行中、7月3日00時00分ごろ衝撃を受けて、操舵区画に身体をぶつけ、本船が皆生漁港の港口から南東方に伸びる北防波堤北面の消波ブロックに乗り揚げたことに気付いた。</p> <p>船長は、本事故の発生を118番通報し、救急車で米子市内の病院に搬送され、下顎骨骨折及び左膝関節打撲傷等と診断された。</p> <p>本船は、知人の船により、皆生漁港内の係留場所までえい航された。</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>本船の魚群探知機は、自船の振動子で得た地形を読み込み、白地図上に、自船が航行した範囲の等深線を描画する機能があったが、地図画面に、海岸線や防波堤等の陸上の地形は、表示されないものであった。</p> <p>船長は、魚群探知機の地図画面に釣り場のポイント等を入力しており、ふだんGPSと連動して表示された自船とポイントとの相対位置を目安に航行していた。</p> <p>船長は、ふだん帰航する際、魚群探知機を1km前方まで確認できる表示とし、魚群探知機の画面で入港ポイントが確認できたところで、約5knに減速し、皆生港北防波堤灯台の灯光を目標として、北西方に開いた港口から入港していた。</p> <p>船長は、ふだんどおり皆生漁港の港口に向かって航行しているつもりだったが、気付かぬうちに、皆生漁港港口南東方の北防波堤北面の消波ブロックに向かって航行していたのではないかと本事故後に思った。</p> <p>本船は、レーダーを装備していなかった。</p> <p>船長は、本事故当時、疲労を感じていなかった。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象等の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>あり</p> <p>なし</p> <p>なし</p> <p>本船は、南進して帰航中、船長が、陸上の地形が表示されない魚群探知機の地図画面を見ながら航行していたことから、皆生漁港港口南東方の北防波堤北面の消波ブロックに向かって航行していることに気付かず、同消波ブロックに乗り揚げたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、本船が南進して帰航中、船長が、陸上の地形が表示されない魚群探知機の地図画面を見ながら航行していたため、皆生</p>

	<p>漁港港口南東方の北防波堤北面の消波ブロックに向かって航行していることに気付かず、同消波ブロック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、魚群探知機に表示される地図は、直接航海の用に供するためのものではないことに留意し、魚群探知機のみを意識を向けることなく、常時、周囲の見張りを適切に行うこと。 ・ 船長は、入港する際は、航海計器のみに意識を向けず、目視で操船目標を確認すること。また、夜間、目標とする灯光を確認できない場合、停船して船位を確認すること。

付図1 事故発生経過概略図

