

船舶事故調査報告書

令和5年2月8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4年5月1日 12時02分ごろ
発生場所	広島県 <small>くれ</small> 呉市 <small>こうらふめ</small> 小麗女島北東方沖 小麗女島灯台から真方位053°600m付近 (概位 北緯34°14.6′ 東経132°31.5′)
事故の概要	プレジャーヨット <small>ぜんぞう</small> 善蔵丸五世は、西北西進中、浅所に乗り揚げた。
事故調査の経過	令和4年5月30日、主管調査官（広島事務所）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	プレジャーヨット 善蔵丸五世、12トン
船舶番号、船舶所有者等	260-47033兵庫、個人所有
乗組員等に関する情報	船長、一級小型・特殊・特定
負傷者	なし
損傷	右舷中央部船底及び舵板に擦過傷等
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 西南西、風力2、視界 良好 海象：波向 南西、波高 約0.3m、潮汐 下げ潮の中央期
事故の経過	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、友人等7人を乗せ、船尾付近のコックピットで船首方を向いて立って手動操舵で操船に当たり、広島県<small>はつかいち</small>廿日市市<small>いつく</small>厳島に向かう目的で、機走により呉市呉港の海上自衛隊の棧橋の北西方沖を経由して約8ノットの対地速力で西北西進していた。</p> <p>船長は、<small>おおらふめ</small>大麗女島及びその北東方の海上保安大学の敷地南側の対岸との間の水域（以下「本件水域」という。）が広く、目視で本件水域付近に波が認められなかったので、浅瀬などがなく通航できるものと思い、航程を短縮しようとして本件水域に向けて航行を続けた。</p> <p>船長は、厳島までの広範囲を表示させたGPSプロッターにおいて、本件水域付近に等深線があることを認識したものの、少し浅くなる程度と思い、深度計の水深を確認しながら航行を続けていたところ、本件水域において、本船が、衝撃音の後に停止し、浅所（<small>うの</small>鵜ノ糞、以下「本件浅所」という。）に乗り揚げた。</p> <p>本船の喫水は、センターキール下端が約2.3m、舵板下端が約1.8mであった。</p> <p>船長は、本船を約15年間運航していたが、通常海図を搭載せずに航海し、浅瀬など障害物については、GPSプロッターで確認していた。また、本件水域付近を通航するのは、初めてであったが、水路調査を行っておらず、本件浅所があることを知らなかった。</p> <p>船長は、日ごろ、陸岸に近い場所などを航行するときに、目視で波</p>

	<p>が立っていないかどうかを確認して、浅瀬を認識するようにしていたが、本事故時、本件水域に波が立っていなかったので、通航できると思った。</p>
分析	<p>本船は、機走により西北西進中、船長が、GPSプロッターを広範囲の表示にした状態で、本件浅所があることを知らずに、目視で波の認められない本件水域を通航できると思い、航程を短縮しようと本件浅所に向けて航行を続けたことから、本件浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、本船が機走により西北西進中、船長が、GPSプロッターを広範囲の表示にした状態で、本件浅所があることを知らずに、目視で波の認められない本件水域を通航できると思い、航程を短縮しようと本件浅所に向けて航行を続けたため、本件浅所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"> <li>・プレジャーヨットの船長は、初めての水域を航行する際には、事前に水路調査を行い、浅瀬の有無を波の立ち方だけで判断しないこと。また、陸岸に近い場所を航行する時は、GPSプロッターを適切な範囲の表示とし、等深線及び浅瀬などの水深を明確に確認できるようにすること。</li> <li>・プレジャーヨットの船長は、陸岸及び島などに近い水域などを通航する際には、深度計に十分な水深が表示されていても、急激に水深が浅くなる場所があることを考慮し、深度計を、主に海図の水深値を確認することに使用し、それだけを頼りに航行しないこと。</li> </ul>