

船舶事故調査報告書

令和5年7月5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8月21日 11時20分ごろ
発生場所	愛媛県宇和島市御五神島 ^{おいつかみ} 北方沖の中ノ瀬 渡ノ瀬灯標から真方位278° 3.2海里付近 (概位 北緯33° 07.0′ 東経132° 19.2′)
事故の概要	プレジャーボート ^{ケイエイ} KA号は、南進中、浅所に乗り揚げた。
事故調査の経過	令和4年11月7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	プレジャーボート KA号、11トン
船舶番号、船舶所有者等	270-47533広島、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	プロペラに曲損、船底に擦過傷
気象・海象	気象：天気 曇り、風 ほとんどなし、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の中央期
事故の経過	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、友人4人を乗せ、中ノ瀬の北側で機関を停止して漂流し、流し釣り（潮に流されたら機関を使用して元の場所へ潮上りし、釣りを再開する釣りの形態）を始めた。</p> <p>船長は、3回目の潮上りを行う目的で、フライングブリッジで中ノ瀬を表示させたGPSプロッターの方を見ながら、約3～4ノットの対地速力で、中ノ瀬の手前で漂流するつもりで、中ノ瀬に向けて南進した。</p> <p>本船は、突然、船尾付近からガタッという音がするとともに、機関が停止した。</p> <p>船長は、中ノ瀬から離れているように表示されていたGPSプロッターを確認すると、本船が中ノ瀬の上にいるように表示されていたので同瀬に乗り揚げたことに気付き、機関を始動して後進で離礁した。</p> <p>船長は、118番で海上保安庁に乗り揚げた旨を通報し、来援した巡視艇職員の調査を受けた後、自力で帰港した。</p> <p>本船は、平成30年4月ごろ中古で購入されたものであり、本事故の2～3年前からGPSプロッターの画面が時々フリーズする症状が見られるようになり、機関整備業者に点検等を行ってもらったものの原因が分からない状態であった。</p> <p>船長は、GPSプロッターの画面が時々フリーズしていたものの、慣れた海域であり、運航に支障がないので、そのうちに同プロッターを新替えしようと思い、そのまま使用していた。</p>

	<p>船長は、中ノ瀬には幾度も釣りに来ており、潮上りする際には、日頃からGPSプロッターで同瀬の位置を確認するとともに、海水の透明度が高いので、友人に海面下の状況を確認させ、また、自身でも海面下の状況を見ながら操船していた。</p> <p>船長は、本事故時、GPSプロッターで中ノ瀬の位置を確認しながら航行すれば大丈夫だろうと思い、友人に海面下の状況確認を依頼せずに操船していた。</p> <p>船長は、潮上りを開始したとき、GPSプロッターが正常に作動しているのを確認していたが、その後、同プロッターの方に視線を向けていたものの、本船が中ノ瀬に達していないかだけを見ていたので、同プロッターの画面が途中でフリーズしたことに気付かなかったと、本事故後に思った。</p> <p>本船の喫水は、船首約0.5m、船尾約1.7mであった。</p>
<p>分析</p>	<p>本船は、GPSプロッターの画面が時々フリーズする状態で、潮上りの目的で中ノ瀬に向けて南進中、船長が同プロッターを見ながら航行すれば大丈夫だろうと思い、同プロッターの方に視線を向けていたものの、本船が中ノ瀬に達していないかだけを見ながら航行を続けたことから、同プロッターの画面が途中でフリーズしており、実際には本船が中ノ瀬の上にいたことに気付かず、中ノ瀬に乗り揚げたものと考えられるが、同プロッターの画面がフリーズした状況については明らかにすることができなかった。</p> <p>船長は、GPSプロッターの画面が時々フリーズしていたものの、慣れた海域であり、運航に支障がないことから、そのまま使用していたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、GPSプロッターの画面が時々フリーズする状態で、潮上りの目的で中ノ瀬に向けて南進中、船長が同プロッターを見ながら航行すれば大丈夫だろうと思い、同プロッターの方に視線を向けていたものの、本船が中ノ瀬に達していないかだけを見ながら航行を続けたため、同プロッターの画面が途中でフリーズしており、実際には本船が中ノ瀬の上にいたことに気付かず、中ノ瀬に乗り揚げたものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</p>	<p>船長は、本事故後、GPSプロッターのみに頼るのではなく、いつもとおり目視で海面下の状況を確認するとともに、中ノ瀬に接近し過ぎないようにした。</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、画面が時々フリーズするGPSプロッターに頼ることなく、同乗者に依頼して水面下の状況を確認しながら操船するなど、他の方法で船位の確認を行うこと。 ・ 船長は、浅瀬等に接近し過ぎないようにすること。