

船舶事故調査報告書

令和5年9月1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5年1月11日 09時40分ごろ
発生場所	岡山県倉敷市松島南西方沖 久須美鼻灯標から真方位229°890m付近 (概位 北緯34°25.4′ 東経133°48.8′)
事故の概要	プレジャーボートウイングⅢは、漂流中、浅所に乗り揚げた。
事故調査の経過	令和5年1月16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 ウイングⅢ、5トン未満（長さ8.29m）
船舶番号、船舶所有者等	271-29253岡山、個人所有
乗組員等に関する情報	船長、二級小型・特殊・特定
負傷者	なし
損傷	プロペラ翼に曲損、アウトドライブ軸受部に破損
気象・海象	気象：天気 晴れ、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、潮流 北北西流約1.6 ノット（kn）（水島航路第7号灯浮標付近）
事故の経過	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、釣りの目的で、松島南西方沖にある鳴瀬と称する浅所の南南東方約300mで、船首を北東方に向け、機関を中立運転として漂流を開始した。</p> <p>船長は、操舵室内のGPSプロッターで鳴瀬の位置を確認し、短時間であればそれほど流されることはないと思い、船尾デッキで右舷方を向き、釣りを始めた。</p> <p>船長は、釣り場を移動しようとして操舵室内のGPSプロッターの画面を見たところ、本船が、潮流によって北北西方に流され鳴瀬に近づいていることに気付き、急いで機関のクラッチを前進としたものの、本船が鳴瀬に乗り揚げた。</p> <p>船長は、機関室のカバーを開け、浸水している状況を認め、マリナーに本事故の発生を連絡し、連絡を受けたマリナーの担当者が118番通報した。</p> <p>マリナー担当者は、損傷状況から、乗揚の衝撃でアウトドライブ軸受部が破損し、浸水したものと思った。</p> <p>本船の喫水は、船首約0.3m、船尾約0.4mであった。</p> <p>船長は、救命胴衣を着用していた。</p> <p>船長は、ふだん、潮流を事前に調査しておらず、本事故当時、潮汐が上げ潮であることを知っていたが、松島南西方沖の潮流がどの程度の流速なのかを把握しておらず、思いのほか北北西流に流されていた</p>

	と本事故後に思った。
分析	<p>本船は、北北西流約1.6knの潮流がある鳴瀬南南東方約300mに漂泊中、船長が、短時間であればそれほど潮流に流されることはないと思ひ、釣りをを行いながら漂泊を続けたことから、思ひのほか潮流に流され、鳴瀬に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、GPSプロッターで船位を確認していなかったことから、潮流に流されて鳴瀬に接近していることに気付かなかったものと考えられる。</p> <p>船長は、潮流の流速を把握していなかったことから、短時間であればそれほど潮流に流されることはないと思つたものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、本船が北北西流約1.6knの潮流がある鳴瀬南南東方約300mに漂泊中、船長が、短時間であればそれほど潮流に流されることはないと思ひ、釣りをを行いながら漂泊を続けたため、思ひのほか潮流に流され、鳴瀬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"> ・ 船長は、海洋情報研究センター (Marine Information Research center; MIRC) のホームページの潮流予測等の情報 (http://www.mirc.jha.or.jp/online/w/w-tcp/) 等を参考にして潮流の流向及び流速の傾向を把握し、海上保安庁の潮汐表により、漂泊場所の潮流を調査しておくこと。 ・ 船長は、漂泊して釣りをを行っている間も、GPSプロッターを活用して船位の確認を行うこと。