

## 船舶事故調査報告書

令和6年1月31日  
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決  
 委員 伊藤 裕 康（部会長）  
 委員 上野 道 雄  
 委員 岡本 満喜子

事故種類	乗揚
発生日時	令和5年7月8日 23時05分ごろ
発生場所	長崎県平戸市度島崎瀬鼻南西方沖 崎瀬鼻灯台から真方位231°660m付近 （概位 北緯33°26.1′ 東経129°32.5′）
事故の概要	プレジャーボート義栄丸は、西南西進中、浅所に乗り揚げた。 義栄丸は、船尾部船底外板の破口等を生じた。
事故調査の経過	令和5年8月21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 義栄丸、4.2トン NS3-68526（漁船登録番号）、個人所有 10.92m(Lr)×2.62m×0.81m、FRP ディーゼル機関、209.60kW、昭和59年10月30日 第292-52050号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 47歳 一級小型船舶操縦士 免許登録日 平成22年8月5日 免許証交付日 平成31年4月25日 （令和6年10月24日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	船尾部船底外板に破口を伴う擦過傷、プロペラ翼に曲損、舵板に擦過傷等
気象・海象	気象：天気 雨、風向 南、風力 4、視界 良好 海象：波向 南、波高 約0.5m、潮汐 上げ潮の末期
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。）2人を乗せ、いか釣りの目的で、令和5年7月8日18時30分ごろ度島南方沖の釣り場に向けて平戸市田平港を出航した。 船長は、度島南方沖で釣りを行った後、南方からの風波の影響を受けにくい度島東岸の崎瀬鼻北北西方沖の釣り場に移動し、同沖で釣りを終えると、釣ったいかを度島に住む知人に提供することとし、23時00分ごろ度島南岸の度島漁港（本村地区）に向けて出発した。

船長は、雨が降る中、操舵室前面の旋回窓を回した上、操縦席に腰を掛け、レーダー及びGPSプロッターを作動させ、約12ノットの対地速力で、手動操舵により航行した。

また、船長は、操舵室と後部甲板との境目の段差部分に同乗者2人が船尾方を向いて腰を掛けていたので、航行中、後部甲板上のオーニングに取り付けていたLED灯を点灯していた。

(写真1、写真2、写真3 参照)



写真1 本船の操舵室及び後部甲板

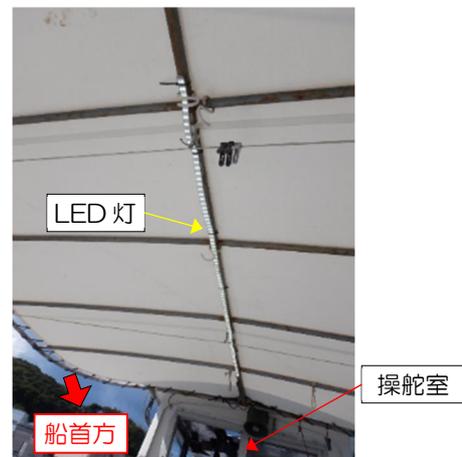


写真2 オーニングのLED灯（点灯状態）



写真3 操縦席に腰を掛けた状態からの船首方の見通し状況

船長は、度島沿岸を南東進し、GPSプロッターを確認しながら、崎瀬鼻北方沖に広がる浅所域とカメオ瀬との間の海域を通過した後、崎瀬鼻灯台の灯光を見て船位を確認しながら右転し、崎瀬鼻南方沖で西南西進を開始した。

船長は、ふだん、夜間に崎瀬鼻南方沖を經由して度島漁港（本村地区）に向かう際、右舷船首方の崎瀬地区の街明かりや飯森山の山影を見て船位を確認しながら、崎瀬鼻南西方沖に位置するヒデン瀬の北側の海域を西南西進する経路（以下「通常経路」という。）をとっていた。(図1参照)

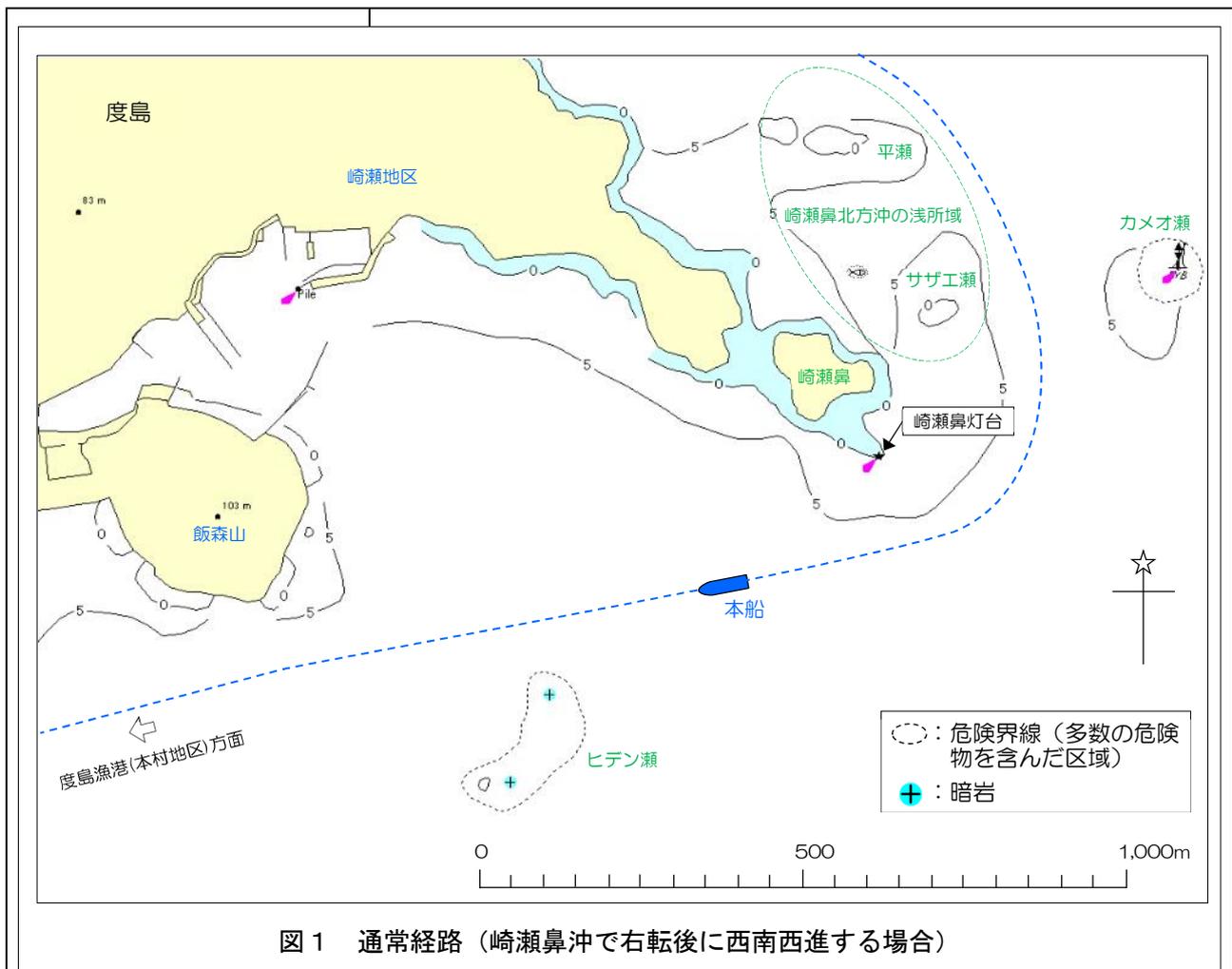


図1 通常経路（崎瀬鼻沖で右転後に西南西進する場合）

船長は、雨で濡れた操舵室の窓に後部甲板のLED灯の光が乱反射し、同窓から周囲が見つらい中、右舷船首方の街明かり等の見え方から、通常経路で西南西進していると思い、航行を続けていたところ、23時05分ごろ突然衝撃を受けて船体が停止したので、急いで主機を中立運転とした。

船長は、本船がヒデン瀬の浅所に乗り揚げたことが分かり、同乗者にけががないことを確認した後、船体各部を点検し、船尾部の舵機室に浸水を認めた。

船長は、携帯電話で118番通報を行った後、木製のポートフックで本船周囲の浅所を押したところ、船体が離礁したので、低速力で航行しながら、度島漁港（本村地区）に向かった。

（付図1 事故発生経過概略図、写真4 本船 参照）

その他の事項

本船の喫水は、船首約0.3m、船尾約1.1mであった。

船長は、度島周辺の夜間航行には慣れており、ふだん、崎瀬鼻北方沖の浅所域とカメオ瀬との間の海域を通過する際は、同浅所域に設置された簡易標識の灯光が見えにくかったので、GPSプロッターで船位を確認していたが、同海域以外では、専ら周囲の物標を見ながら目視で船位を確認していた。

	<p>船長は、ふだん、本船に1人で乗船して釣り等を行っており、夜間に後部甲板のLED灯を点灯すると、降雨の有無にかかわらず、同灯の光が操舵室の窓に反射して周囲の視認の妨げになるので、夜間航行中、同灯を消灯していた。</p> <p>船長は、本事故当時、崎瀬鼻南方沖で西南西進を開始後、通常経路の南側の海域をヒデン瀬に向かって航行していたが、操舵室の窓から右舷船首方の街明かり等が見づらくなっていたので、このことに気付かなかったと本事故後に思った。</p>
<p><b>分析</b></p> <p>乗組員等の関与 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>あり なし なし</p> <p>本船は、崎瀬鼻南西方沖を西南西進中、雨で濡れた操舵室の窓に後部甲板のLED灯の光が乱反射し、同窓から周囲の物標が視認しづらい状況下、船長が目視のみで船位を確認しながら航行を続けたことから、通常経路の南側の海域をヒデン瀬に向かって航行していることに気付かず、同瀬の浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、GPSプロッターを作動させていたものの、度島周辺の夜間航行に慣れていたことから、周囲の物標を見ながら目視のみで船位を確認していたものと考えられる。</p> <p>船長は、ふだん、夜間航行中、周囲の視認の妨げとなる後部甲板のLED灯を消灯していたが、本事故当時、同乗者2人が操舵室と後部甲板との境目の段差部分に腰を掛けていたことから、同灯を点灯していたものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、夜間、本船が、崎瀬鼻南西方沖を西南西進中、雨で濡れた操舵室の窓に後部甲板のLED灯の光が乱反射し、同窓から周囲の物標が視認しづらい状況下、船長が目視のみで船位を確認しながら航行を続けたため、通常経路の南側の海域をヒデン瀬に向かって航行していることに気付かず、同瀬の浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p>
<p><b>再発防止策</b></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"> <li>・ 船長は、慣れた海域であっても、夜間航行中は、目視のみに頼ることなくGPSプロッター等で船位の確認を適切に行うこと。</li> <li>・ 船長は、夜間航行中、周囲の視認の妨げとなる照明を点灯しないこと。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図

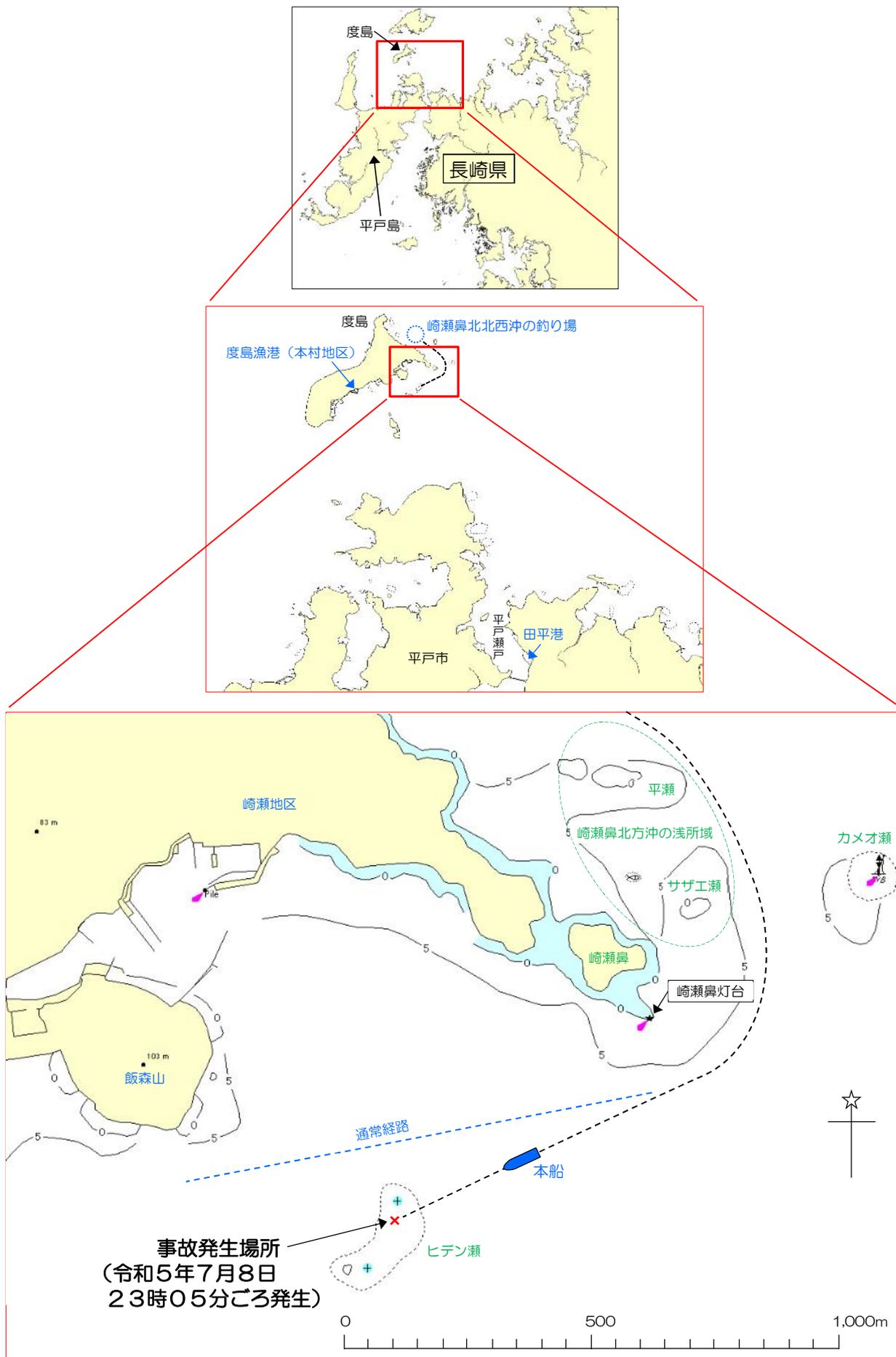


写真4 本船

