

船舶事故調査報告書

令和6年10月2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6年1月14日 07時12分ごろ
発生場所	香川県高松市 <sup>たかまつ</sup> 鎧島 <sup>よろい</sup> 西方沖 稲毛島灯台から真方位266° 1.0海里付近 (概位 北緯34° 24.6′ 東経134° 06.9′)
事故の概要	プレジャーボート <sup>ちようきゆう</sup> 釣久丸は、北西進中、暗岩に乗り揚げた後、砂州に座洲した。
事故調査の経過	令和6年2月6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 船舶番号、船舶所有者等	プレジャーボート 釣久丸、1.5トン KA3-25108（漁船登録番号）、個人所有 第280-17846号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長、二級小型
負傷者	なし
損傷	船底外板に亀裂を伴う擦過傷、プロペラに曲損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南西、風速 約1～2m/s、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 低潮時、潮高 約-12cm（高松）
事故の経過	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、友人3人を乗せ、釣りの目的で、高松市竹居漁港を出航し、同市の男木島と女木島<sup>おぎめ</sup>の間の釣り場に向かった。</p> <p>船長は、操縦区画で立って舵輪を握り、GPSプロッターを作動させて広域表示とし、約8ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で、手動操舵により航行し、竹居漁港北方沖で針路を高松市大島の北端付近に向けた。</p> <p>本船は、高松市大島と鎧島の間（以下「本件海域」という。）を北西進中、イカダソワイと呼ばれる暗岩（以下「本件暗岩」という。）に船底を底触させ、そのまま乗り揚げ乗り越えた。</p> <p>船長は、速力を約4knまで減速し、同じ針路で航行を続けながら、プロペラ付近の損傷状況を目視で確認し、その後、GPSプロッターを確認した際、水深が急に浅くなっていることに気付き、主機を後進運転としたが間に合わず、本船は、水深が約0.4mとなっていた砂州（以下「本件砂州」という。）に座洲した。</p> <p>船長は、携帯電話で118番通報を行った。</p> <p>本船の喫水は、船首が約0.3m、船尾が約0.6mであった。</p> <p>船長は、本船で鎧島周辺の海域を約5回航行した経験があり、今回乗り揚げた本件暗岩の存在は知っていたが、正確な位置を把握してい</p>

	<p>なかった。</p> <p>船長は、損傷箇所を確認しようとプロペラ付近を確認したことから、船首方にあった本件砂州への接近に気付くのが遅れた。</p> <p>船長は、本件砂州の存在を知っており、浅所の範囲を把握していた。</p> <p>本船の広域表示としたGPSプロッターには、本件暗岩は表示されておらず、本件砂州は表示されていた。</p> <p>本船搭載のGPSプロッターは、拡大表示とした場合、本件暗岩は表示されるが、船長は目的地の釣り場が表示されるよう広域表示とされていた。</p> <p>本船の乗船者は、全員救命胴衣を着用していた。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図 参照)</p>
<b>分析</b>	<p>本船は、本件海域を北西進中、船長が、本件暗岩の正確な位置を把握しないまま航行を続けたことから、本件暗岩への接近に気付かず、本件暗岩に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、停船することなく約4knで航行を続けた状態で、損傷箇所を確認しようとプロペラ付近を確認したことから、船首方にあった本件砂州への接近に気付くのが遅れ、本船が、本件砂州に座洲したのものと考えられる。</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、本件海域において、船長が、本件暗岩の正確な位置を把握しないまま航行を続けたため、本件暗岩への接近に気付かず、本船が本件暗岩に乗り揚げたものと考えられる。</p>
<b>再発防止策</b>	<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>・ 小型船舶の船長は、航行する海域の水路調査を行い、暗岩や浅所等の位置や状態を十分に把握するとともに、GPSプロッターを有効に活用し、乗揚や衝突の可能性がある海域を航行する際は、暗岩等が画面に表示されるように、自船が航行する海域に適したレンジを選択すること。</li> <li>・ 小型船舶の船長は、航行時に船体の確認や調査を行う必要がある場合は、周囲を確認の上、停船してから実施すること。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図

