

船舶事故調査報告書

令和6年11月20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4月1日 08時09分ごろ
発生場所	沖縄県伊江村伊江島東方沖 備瀬埼灯台から真方位265° 2.3海里付近 (概位 北緯26° 42.5′ 東経127° 50.1′)
事故の概要	プレジャーヨットハナアツキは、航行中、乗り揚げた。
事故の経過	令和6年4月23日、主管調査官（那覇事務所）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 ハナアツキ、5トン未満（長さ8.16m）
船舶番号、船舶所有者等	235-21017 沖縄、個人所有
乗組員等に関する情報	船長、一級小型
負傷者	なし
損傷	舵に破損、センターキールに擦過傷及びメインマストに折損等
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南南西、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の中央期、潮高 約140cm（那覇）
事故の経過	<p>本船は、船長1人が乗り組み、令和6年4月1日07時00分ごろ、鹿児島県与論町与論島に向け、伊江村伊江港を機走で出港し、手動操舵で東進した。</p> <p>船長は、伊江島南東方沖に来たところで、与論島付近まで表示されたGPSプロッター上で、伊江島東岸から南東方に拡張している干出浜（以下「本件干出浜」という。）と伊江島東方灯浮標（以下「本件灯浮標」という。）の間に表示された以前の航跡におおむね合うように針路を設定し、自動操舵に切り替えた。</p> <p>船長は、自動操舵の設定針路が以前の航跡よりも少し伊江島東岸側に寄っていると思ったが、船首方を同じ針路で漁船が航行していたので、そのままの針路で航行できるものと思い、機関を止めて、左舷の船縁に座り、帆走を始めようとメインセイルを揚げ、続いてジブセイルを揚げたところ、衝撃を感じ、本船が止まった。（図1参照）</p>

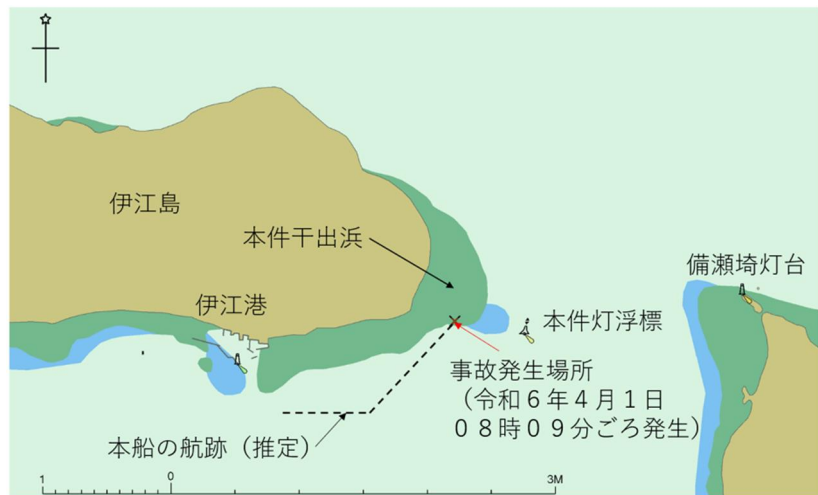


図1 事故発生経過概略図

船長は、本船が乗り揚げたと思い、舵輪を操作して離礁しようとしたが本船が動かず、メインマストの根元付近が折れて左舷側に倒れたので、自力での離礁は困難と判断し、伊江島在住の知人（以下「知人」という。）に電話連絡を行い、救助を依頼した。

本船は、知人が手配したダイビング船2隻及び漁船1隻が来援し、知人の本事故発生の通報により海上保安庁の巡視艇が来援した後、満潮を待って漁船により引き出され、伊江港にえい航された。

船長は、これまで本件干出浜付近を通航する際には、本件干出浜の表示があることを認識しており、図式の正確な意味（水深）を確認しなかったが同表示海域が浅くなっていると思い、本件干出浜の東方沖を航行するようにしていた。

船長は、本事故当時、GPSプロッターを広域表示にした状態で、画面上の以前の航跡を参考に同航跡線におおむね合わせるように、自動操舵の針路を設定したので、少し伊江島東岸側に寄り、本件干出浜上を通航する進路となったのではないかと本事故後に思った。

本件干出浜は、伊江島東岸から東南東方に約980m拡張していた。

本船の喫水は、船首約0.3m、センターキール下端まで約1.5m、船尾約1.2mであった。

分析

本船は、伊江島南東方沖を東進中、船長が、本件干出浜の水深を把握しないまま、広域表示されたGPSプロッター上の以前の航跡を参考にしながら、自動操舵の針路を設定し、航行中もGPSプロッターを広域表示にしていたことから、進路が伊江島東岸側に寄っていたことに気付かず、本件干出浜に乗り揚げたものと考えられる。

船長は、これまで本件干出浜付近を通航する際には、本件干出浜の表示があることを認識し、図式の正確な意味（水深）を確認しなかったが同表示海域が浅くなっていると思っていたことから、東方沖を航

	<p>行するようにしていたものの、本件干出浜の拡張場所を考慮した本船の可航水域を正確に把握できていなかったものと考えられる。</p> <p>船長は、自動操舵の針路を設定した際、本件干出浜東方沖の以前の航跡よりも少し伊江島東岸側に寄っていると思ったものの、船首方に漁船が航行していたことから、そのままの針路で航行できるものと思い、帆走を始めたものと考えられる。</p> <p>船長は、本事故当時、GPSプロッターを広域表示にした状態で、画面上の以前の航跡を参考に同航跡線におおむね合わせるように、自動操舵の針路を設定したことから、少し伊江島東岸に寄り、本件干出浜東端付近を通航する進路となったものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、本船が伊江島南東方沖を東進中、船長が、本件干出浜の水深を把握しないまま、広域表示されたGPSプロッター上の以前の航跡を参考にしながら、自動操舵の針路を設定し、航行中もGPSプロッターを広域表示にしていたため、進路が伊江島東岸側に寄っていたことに気付かず、本件干出浜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>・ 小型船舶の船長は、出航の前に必ず水路調査を行い、自動操舵の針路を設定する際、陸岸及び浅所付近については、GPSプロッターの画面を詳細表示の海図とし、表示された海図図式の意味を確認し、自船の喫水に余裕のある水深の海域に針路線を設定すること。</li> <li>・ 小型船舶の船長は、浅所付近を航行する際は、慣れた海域であっても、GPSプロッターの画面表示を広域表示から詳細表示に切り替えること。</li> </ul>