

船舶事故調査報告書

令和6年2月28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9月10日 06時20分ごろ
発生場所	長崎県松浦市二島 ^{ふた} 北方沖 伊万里 ^{いまり} 笠瀬 ^{かさ} 灯標から真方位292°810m付近 (概位 北緯33°23.8′ 東経129°45.4′)
事故の概要	プレジャーボートツルマツは、南西進中、干出浜（砂泥混合）に乗り揚げた。
事故調査の経過	令和5年9月14日、主管調査官（長崎事務所）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 ツルマツ、3.2トン
船舶番号、船舶所有者等	232-40160長崎、株式会社鶴松造園建設
乗組員等に関する情報	船長、一級小型
負傷者	なし
損傷	舵及びプロペラに曲損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 東、風速 約1.1m/s、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 高潮時、潮高 約188cm（仮屋）
事故の経過	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、友人等3人を乗せ、釣りの目的で、松浦市鷹島の日比港を出航し、同市松浦港北東方沖の釣り場に向かった。</p> <p>船長は、操舵室右舷側にある操縦席に腰を掛け、広域表示としたGPSプロッターを作動させ、約20ノットの対地速力で、手動操舵により航行し、鷹島の干上り鼻を右舷側に見て右転し、同島鵜ノ鼻南東方沖で針路を松浦港付近にある発電所の煙突に向けた。</p> <p>本船は、松浦市赤瀬（水上岩）と二島の間を南西進中、水深が約1mとなっていた干出浜（砂泥混合）（以下「本件干出浜」という。）に乗り揚げた。</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0.5m、船尾が約1.5mであった。</p> <p>本船のGPSプロッターは、本事故当時、拡大及び縮小の切替えスイッチが故障していて、広域表示となったまま詳細表示に切り替えることができず、本件干出浜は表示されていなかった。</p> <p>船長は、本船で月に1～2回釣りに出掛けていたが、二島周辺の海域を航行したことがなく、また、海図等を所持しておらず、事前に水路調査を行っていなかったため、本件干出浜の存在を知らなかった。</p> <p>船長は、初めての海域を航行する場合、事前に海図等を購入の上、海図等で水路調査を行っておけば良かったと本事故後に思った。</p>

	<p>本船の乗船者は、全員救命胴衣を着用していた。</p>
<p>分析</p>	<p>本船は、GPSプロッターが故障し、高潮時で本件干出浜が水面下に没している状況下、船長が、本件干出浜の存在を知らずに、本件干出浜に向かう針路で南西進を続けたことから、本件干出浜に乗り揚げたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船のGPSプロッターが故障し、高潮時で本件干出浜が水面下に没している状況下、船長が、本件干出浜の存在を知らずに、本件干出浜に向かう針路で南西進を続けたため、本件干出浜に乗り揚げたものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</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、初めての海域を航行する場合、事前に海図等で水路調査を行うこと。 ・ 船長は、GPSプロッターが故障した場合には、早期に修理又は新替えし、正常に作動するGPSプロッターを活用して航行すること。