

船舶事故調査報告書

令和6年6月26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5日 18時30分ごろ
発生場所	長崎県長崎市三重式見港（神楽島北北東方沖の浅所） 三重式見港三重南防波堤東灯台から真方位195°920m付近 （概位 北緯32°48.0′ 東経129°45.9′）
事故の概要	プレジャーボートあゆみ丸は、南南西進中、左転して浅所に乗り揚げた。
事故調査の経過	令和6年1月16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 船舶番号、船舶所有者等	プレジャーボート あゆみ丸、7.9トン NS2-10819（漁船登録番号）、個人所有 第293-22674号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長、一級小型・特殊・特定
負傷者	なし
損傷	船底外板に擦過傷、プロペラ翼に曲損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北西、風速 約5m/s、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の末期、潮高 約126cm（長崎） 日没時刻：17時28分ごろ 常用薄明終了時刻：17時55分ごろ
事故の経過	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、長崎市長崎港第1区の係留場所を出航し、長崎県西海市瀬戸港南方沖での釣りを終え、三重式見港に寄港して造船所で自動操舵装置の点検を受け、同港の岸壁から帰航を開始した。</p> <p>船長は、三重式見港への入出港が初めてであり、入航時に南防波堤の西側を航行した際、同防波堤の東側を本船より大きな漁船が航行しているのを見掛けたので、航程を短縮しようと同防波堤の東側を航行することとした。</p> <p>船長は、レーダー及び広域表示としたGPSプロッターを作動させ、約5ノットの対地速力で手動操舵により航行し、操縦席に両膝を立てた姿勢で、操舵室の天窓から顔を出して目視で周囲を確認しながら南防波堤の東側を通過し、左舷側の陸岸に沿って南南西進した。</p> <p>船長は、ふだん日没前に帰航しており、夜間に航行するのが初めてであったので、陸岸との距離感が掴めず、前方の神楽島の島影が近く感じ、予定の変針方向である南東方へ変針しようとして左転を開始したところ、本船が同島北北東方沖の浅所（以下「本件浅所」という。）に乗り揚げた。</p>

	<p>船長は、直ちに携帯電話で118番通報を行った。</p> <p>本船の喫水は、船首約0.5mで、船尾約1.5mであった。</p> <p>船長は、釣りを終えて航行中に自動操舵装置の不調が生じ、急きよ三重式見港に寄港することになったので、事前に海図等に当たって水路調査を行うことができず、本件浅所の存在を知らなかった。</p> <p>船長は、本事故当時、GPSプロッターの画面を広域表示としており、また、天窓から顔を出して目視のみに頼って航行していたので、本件浅所の存在に気付かなかったと本事故後に思った。</p> <p>船長は、三重式見港を出航するに当たり、周囲が暗くなっていたこともあり、航程の短縮をせずに入航時と同じ航路を航行していれば良かったと本事故後に思った。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図 参照)</p>
<p>分析</p>	<p>本船は、南南西進中、船長が、本件浅所の存在を知らずに左転を開始したことから、本件浅所に向かう進路となり、本件浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、夜間、GPSプロッター及びレーダーを活用せずに目視のみで船位を確認しながら航行中、前方の神楽島の島影が近く感じたことから、予定の変針方向である南東方へ変針しようと左転を開始したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、本船が南南西進中、船長が、目視のみで船位を確認し、前方の神楽島の島影が近く感じた際、予定の変針方向である南東方へ変針しようと本件浅所の存在を知らずに左転を開始したため、本件浅所に向かう進路となり、本件浅所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"> ・ 小型船舶の船長は、航行中、目視のみならず、レーダーやGPSプロッター等の航海計器を適切に使用し、自船の位置を確認しながら航行すること。

付図1 事故発生経過概略図

