

船舶事故調査報告書

令和6年12月4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12月6日 08時23分ごろ
発生場所	長崎県島原市島原港南東方沖 島原灯台から真方位142°1,040m付近 (概位 北緯32°46.3′ 東経130°23.3′)
事故の概要	プレジャーボート ^{そうじん} 壮仁丸は、島原港南東方沖において南進中、浅所に乗り揚げた。 壮仁丸は、プロペラ翼、プロペラ軸等に曲損、船尾部船底外板に亀裂を生じた。
事故調査の経過	令和5年12月19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 壮仁丸、4.4トン FO3-53868（漁船登録番号）、個人所有 12.20m(Lr)×2.54m×1.11m、FRP ディーゼル機関、341.00kW、平成元年9月6日 第290-66444号（船舶検査済票の番号） (写真1 参照)

	 <p style="text-align: center;">写真 1 本船の外観</p>
乗組員等に関する情報	<p>船長 43歳 一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 令和2年7月8日 免許証交付日 令和2年7月8日 (令和7年7月7日まで有効)</p>
死傷者等	なし
損傷	プロペラ翼、プロペラ軸、舵軸に曲損、船尾部船底外板に亀裂
気象・海象	<p>気象：天気 曇り、風向 北西、風力 1、視界 良好 海象：海上 平穏、潮高 約1.6m、潮汐 ほぼ低潮時</p>
事故の経過	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、友人等8人（以下「同乗者」という。）を乗せ、釣りの目的で、船首約0.2m、船尾約0.8mの喫水により、熊本県上天草市湯島北西方沖の釣り場に向け、令和5年12月6日07時00分ごろ、福岡県柳川市沖端^{おきのはた}漁港の係留地を出発した。</p> <p>本船は、同乗者が操舵室下部にある船室の座席に腰を掛け、船長が操舵室にある操縦席に腰を掛けて操船に当たり、約20ノットの対地速力で、手動操舵によって南進した。</p> <p>船長は、島原港東方沖から南東方沖にかけて、浅所等が点在していることを認識しておらず、過去に島原港南東方沖にある櫛形島^{くしがた}東方沖を10回程度航行した経験があり、その際、無難に航行できていたので、櫛形島東方沖に航行の支障となる浅所等はないと思い、櫛形島東方沖に向けて航行を続けた。</p> <p>船長は、島原港南東方沖に至り、本船が櫛形島東方沖にある小島瀬付近の浅所に向かう針路となっていたものの、そのことに気付かず、そのまま航行を続け、08時23分ごろ、本船が小島瀬付近の浅所に</p>

乗り揚げた。

船長は、衝撃を感じて本船が乗り揚げたことに気づき、主機を中立運転として漂泊し、同乗者の安全を確認したのち、船尾部船底外板のプロペラ軸の貫通部付近に亀裂が入っており、機関室に浸水を認めたので、自走を諦め、118番通報して救援を依頼し、排水作業を行った。

本船は、来援した水難救済会所属の救助艇にえい航され、島原漁港に入港した。

(付図1 事故発生経過概略図 参照)

その他の事項

海図(W1242)によれば、櫛形島東方沖約300mには、小島瀬と称する干出浜(礫)等が記載されている。(図1、図2参照)

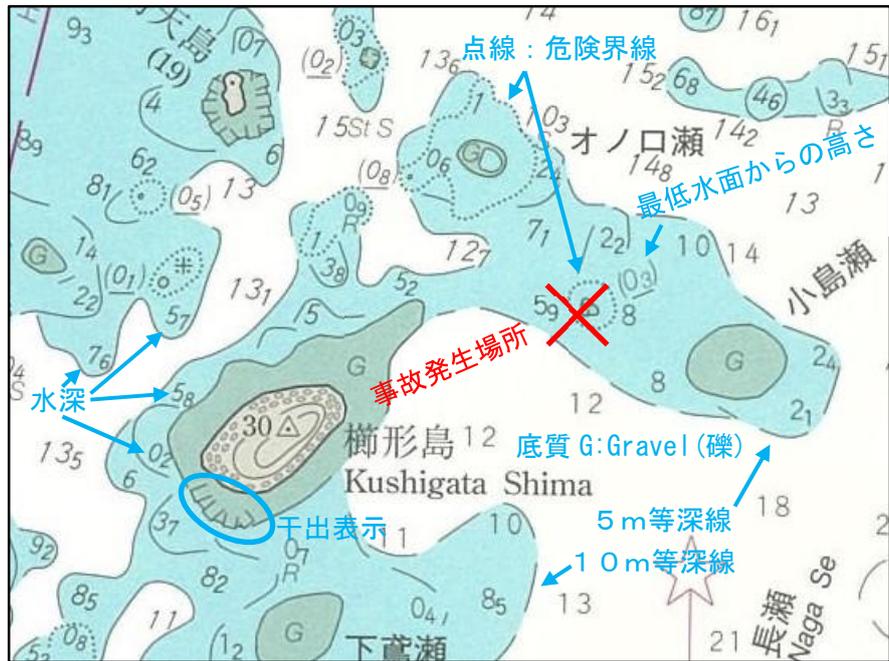


図1 海図(W1242) 島原港(抜粋)

	 <p data-bbox="651 835 1310 869">図2 楯形島付近の航空写真（国土地理院HPより）</p> <p data-bbox="552 931 1430 1055">船長は、楯形島及び小島瀬等が表示されるGPSプロッターを作動させていたものの、小縮尺の画面で目的地の方向等を表示させており、大縮尺の画面で周辺状況及び船位の確認を行っていなかった。</p>
<p data-bbox="165 1077 225 1111">分析</p> <p data-bbox="193 1126 448 1301">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 data-bbox="552 1126 603 1249">あり なし なし</p> <p data-bbox="552 1267 1430 1442">本船は、島原港南東方沖において南進中、船長が、島原港南東方沖に至り、楯形島東方沖にある小島瀬付近の浅所に向かう針路となっていたものの、そのことに気付かず、そのまま航行を続けたことから、小島瀬付近の浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p data-bbox="552 1460 1430 1682">船長は、過去に楯形島東方沖を10回程度航行した経験があり、その際に無難に航行できていたので、楯形島東方沖に航行の支障となる浅所等はないと思い、船位の確認を適切に行わなかったことから、楯形島東方沖にある小島瀬付近の浅所に向かう針路となっていることに気付かず、そのまま航行を続けたものと考えられる。</p> <p data-bbox="552 1700 1430 1874">船長は、島原港東方沖から南東方沖にかけて、浅所が点在していることを認識していなかったことから、楯形島及び小島瀬等が表示されるGPSプロッターを有効に利用せず、船位の確認を適切に行わなかったものと考えられる。</p>
<p data-bbox="165 1892 225 1926">原因</p>	<p data-bbox="552 1892 1430 2067">本事故は、本船が、島原港南東方沖において南進中、船長が、小島瀬付近の浅所に向かう針路となっていたものの、楯形島東方沖に航行の支障となる浅所等はないと思い、船位の確認を適切に行わなかったため、そのことに気付かず、そのまま航行を続け、小島瀬付近の浅所</p>

	に乗り揚げたものと考えられる。
再発防止策	<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"> ・ 小型船舶の操縦者は、自船にGPSプロッターを備えている場合、浅所等の位置を正確に把握できる表示レンジを使用すること。 ・ 小型船舶の操縦者は、発航前に、海図等を用いて、航行を予定している水路の状況を調査し、航行の支障となる障害物を避けるような予定進路を定めて航行すること。

付図1 事故発生経過概略図

