

船舶事故調査報告書

令和7年7月9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8月1日 09時40分ごろ
発生場所	宮崎県川南町川南漁港北方沖 川南港東防波堤灯台から真方位007° 1.8海里（M）付近 （概位 北緯32° 11.9′ 東経131° 33.6′）
事故の概要	プレジャーヨットてけてけ丸は、漂流中、潮流に圧流されて砂浜に乗り揚げた。
事故調査の経過	令和6年11月18日、主管調査官（門司事務所）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	プレジャーヨット てけてけ丸、5トン未満（長さ8.44m） 241-10454鹿児島、個人所有 ディーゼル機関、船内機、4サイクル、出力11.8kW、回転数毎分3,400、2気筒、ボア72mm、使用燃料軽油、機関製造年月日不詳、平成2年6月進水
乗組員等に関する情報	船長、一級小型
負傷者	なし
損傷	センターキールに折損、機関に濡損等（全損）
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南南西、風力 1、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 高潮時、潮高 約150cm（細島）
事故の経過	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、回航の目的で、宮崎県宮崎市宮崎港に向け、コックピットで手動操舵により操船に当たり、同県都農町都農漁港北東方沖を機走により、約5ノットの対地速力で南進していた。</p> <p>船長は、機関のクラッチレバーを中立にし、コックピットからキャビンに食べ物を取りに行ったところ、キャビンの船尾側にある機関室に設置されたビルジウエル（ビルジ溜まり）に海水が約10cm溜まっているのを認めた。</p> <p>船長は、機関を点検したところ、サーモスタット（冷却海水温度を調整する装置）とシリンダーブロック（シリンダーとクランクケースが一体化した構造の部分）の間に接続された冷却海水ホース（以下「本件ホース」という。）から海水が漏れていることに気付き、機関を停止した。</p> <p>船長は、本件ホースの破損状況及び対処法が分からなかったため宮崎港で修理することとし、ビルジウエルに溜まった海水をビルジポンプで排出した後、機関を始動させて南進を続けた。</p> <p>船長は、ビルジウエルに海水が溜まる度、機関を停止してビルジポ</p>

ンプで海水を排水し、再び機関を始動させて南進することを繰り返していたところ、4～5回目にセルモーターは回るものの、機関が始動できなくなった。

船長は、本船には錨が備えられており、付近の水深が約4mで錨泊することが可能であったが、錨泊した経験がなかったので、投錨することを思い浮かばず、本船を漂泊させたまま機関室で機関の点検に意識を向けていたところ、船体に衝撃を受けた。

船長は、機関室を出て辺りを見回したところ、東方からの潮流に圧流され、本船が砂浜に乗り揚げたことを知った。

(図1 参照)

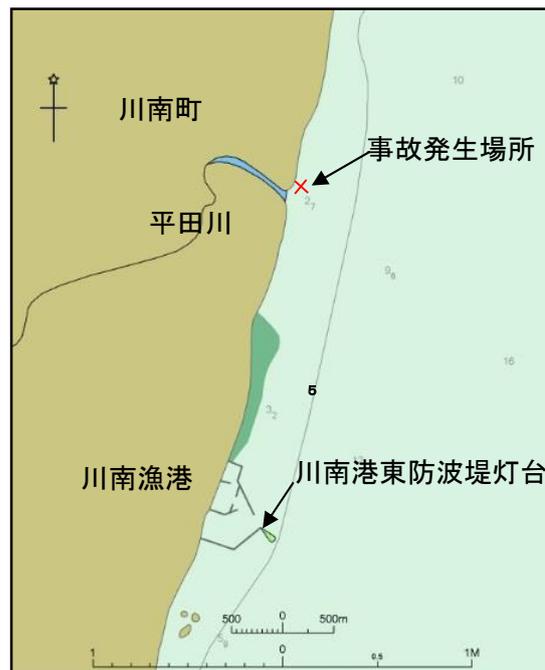


図1 事故発生場所概略図

船長は、機関が始動できないので自力離礁を断念し、携帯電話で本事故の発生を118番通報した。

船長は、来援した海上保安官に救助され、徒歩で陸地に避難した。

本船は、後日、船長が手配した廃棄物処理会社により解体処分された。

本船の喫水は、センターキール下端まで約1.5mであった。

船長は、本事故の3か月前に、約1年間放置された船齢約34年の本船を知人から譲渡されていた。

(写真1 参照)



廃棄物処理会社提供

写真1 乗揚の状況

<p>分析</p>	<p>本船は、東方からの潮流を受ける状況下、船長が、漂泊しながら始動できなくなった機関の点検に意識を向けていたことから、砂浜に向かって圧流されていることに気付かず、砂浜に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、漂泊を開始した付近の水深が約4mであり、錨泊することが可能であったものの、錨泊の経験がなかったことから、投錨することを思い浮かばず、漂泊を続けて機関の点検を行っていたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、東方からの潮流を受ける状況下、船長が、漂泊しながら機関の点検に意識を向けていたため、砂浜に向かって圧流されていることに気付かず、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及び被害の軽減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、陸岸の近くで機関故障の対応を行う場合、圧流されないよう投錨して自船の安全を確保すること。 ・ 小型船舶の船長は、機関故障の対応ができない場合、速やかに救助を求めること。