

船舶インシデント調査報告書

令和5年3月22日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

インシデント種類	座洲
発生日時	令和4年7月30日 13時46分ごろ
発生場所	広島県廿日市市大野瀬戸 上ノ ^{かみのほま} 浜港一文字防波堤北灯台から真方位195°540m付近 (概位 北緯34°17.1' 東経132°17.0')
インシデントの概要	プレジャーヨットスピリット・オブ・ヒロシマ ^ヅ IIは、北東進中、浅所に座洲した。
インシデント調査の経過	令和4年8月8日、主管調査官（広島事務所）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 スピリット・オブ・ヒロシマII、5トン未満（長さ10.10m） 295-32334広島、個人所有
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	なし
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北、風力 1、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の中央期、潮高 約160cm（岩国）
インシデントの経過	本船は、船長が1人で乗り組み、知人12人を乗せ、廿日市市 ^{いつく} 厳島東方沖までのクルージングを終えて帰港することとし、大野瀬戸を帆走でタッキング*1しながら約5ノットの対地速力で北東進した。 本船は、大野瀬戸の可航幅が狭い水域でタッキングして船首を北東と北西に向けることを交互に繰り返しながら航行中、タッキングが遅れ、船首が北西に向いているとき同瀬戸付近の浅所（以下「本件浅所」という。）にセンターキール下端部が座洲した。 本船の喫水は、船首尾不明、センターキール下端まで約2.2mであった。 船長は、本件浅所の存在は知っていたので、狭い水域では可航幅を必要とする帆走によるタッキングをせず、機走で航行していれば良かったと本インシデント後に思った。
分析	本船は、北東進中、船長が、可航幅の狭い水域でタッキングしながら航行中、タッキングが遅れたことから、本件浅所に接近して、本件浅所に座洲したものと考えられる。
原因	本インシデントは、本船が、北東進中、船長が、可航幅の狭い水域でタッキングしながら航行中、タッキングが遅れたため、本件浅所に

*1タッキング：帆船で、船首を風上に向けて旋回させながらジグザグに航行する操縦方法

	接近して、本件浅所に座洲したものと考えられる。
再発防止策	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。 <ul style="list-style-type: none">・プレジャーヨットの船長は、タッキングが遅れる場合があることを考慮し、狭い水域では機走で航行することが望ましい。