

船舶事故調査報告書

令和元年 11 月 20 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	令和元年 7 月 28 日 10 時 46 分ごろ
発生場所	広島県廿日市市 厳島サガタマツ鼻西北西方沖 亀石灯標から真方位 219° 1, 450 m 付近 (概位 北緯 34° 17.0′ 東経 132° 17.2′)
事故の概要	プレジャーボートユキは、南西進中、杭に乗り揚げた。
事故調査の経過	令和元年 8 月 22 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実施済
事実情報	
船種船名、総トン数	プレジャーボート ユキ、5 トン未満（長さ 6.39 m）
船舶番号、船舶所有者等	270-43776 広島、有限会社林電機
乗組員等に関する情報	船長、二級小型・特殊
負傷者	なし
損傷	船底外板に破口、船外機に濡損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風 なし、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の末期、潮高 約 125 cm（広島）
事故の経過	<p>本船は、船長が 1 人で乗り組み、友人とその家族 16 人（大人 7 人及び小児 9 人）を乗せ、約 20 km/h の対地速力で南西進していた。</p> <p>船長は、船底に衝撃を感じ、近くのかき筏^{いかだ}まで航行して接舷し、同乗者を同筏に移乗させ、自らも乗り移った。</p> <p>船長は、後日、‘土砂流失防止用柵の杭’（以下「本件杭」という。）に乗り揚げたことを知った。</p> <p>本船の喫水は、船首約 0.2 m、船尾約 1.0 m であった。</p> <p>船長は、本事故発生場所付近（以下「本件海域」という。）の水深が 2 m 以上あることを知っていたが、本件海域に本件杭が設置されていることを知らなかった。</p> <p>本件杭は、その設置を示す標識等がなく、海図（W113）等にも記載されていなかった。</p> <p>本船の定員は、旅客 9 人、船員 1 人であった。</p>
分析	<p>本船は、南西進中、船長が本件杭の存在を知らずに本件海域を航行したことから、本件杭に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、本船に最大搭載人員を超える人数を乗船させてはならなかった。</p>
原因	本事故は、本船が、南西進中、船長が本件杭の存在を知らずに本件海域を航行したため、本件杭に乗り揚げ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">・ 船長は、陸岸に近い海域には水面下に杭などが設置されていることがあるので、それらを考慮し、十分に水深のある水路の中央付近を航行すること。・ 船長は、最大搭載人員を厳守すること。
--	--