

船舶事故調査報告書

令和3年10月13日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委員 佐藤 雄二（部会長）

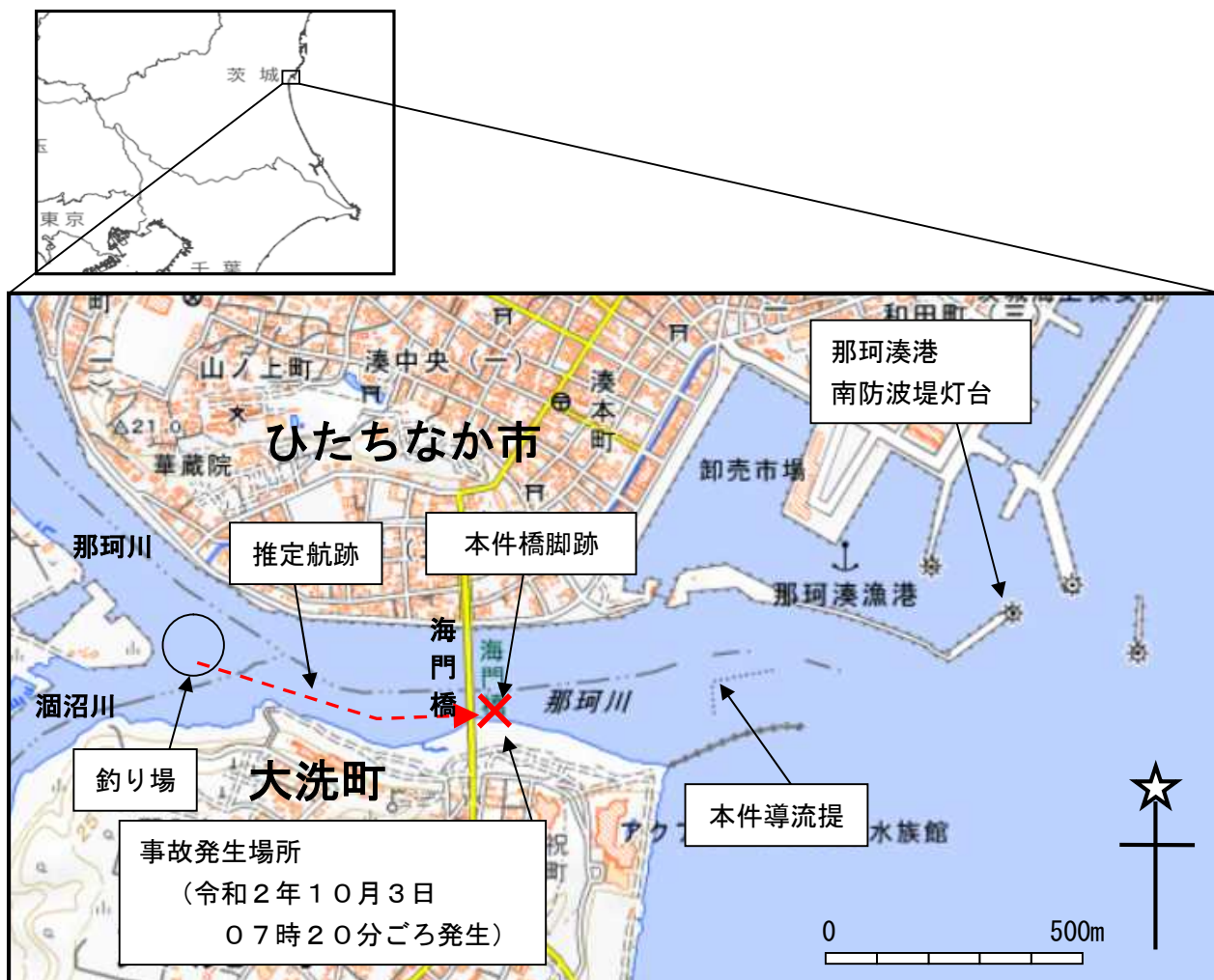
委員 田村 兼吉

委員 岡本 満喜子

事故種類	乗揚
発生日時	令和2年10月3日 07時20分ごろ
発生場所	茨城県那珂川海門橋の橋脚付近 那珂湊港南防波堤灯台から真方位260° 1,000m付近 (概位 北緯36°20.2′ 東経140°35.5′)
事故の概要	プレジャーボート誠新丸は、東進中、浅所に乗り揚げた。 誠新丸は、船体中央部船底に破口を生じた。
事故調査の経過	令和2年10月22日、本事故の調査を担当する主管調査官（横浜事務所）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 誠新丸、1.5トン IG3-5750（漁船登録番号）、個人所有 7.49m (Lr) × 2.11m × 0.62m、FRP ディーゼル機関、81kW（動力漁船登録票による）、昭和59年3月
乗組員等に関する情報	船長 55歳 二級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士 免許登録日 平成20年5月19日 免許証交付日 平成30年6月25日 (令和5年6月24日まで有効)
死傷者等	なし
損傷	船体中央部船底に破口
気象・海象	気象：天気 晴れ、風 なし、視界 良好 水象：川面 平穏、潮汐 下げ潮の初期、潮高 約105cm（大洗港）
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、同乗者2人を乗せ、釣りをする目的で、令和2年10月3日06時30分ごろ那珂湊漁港を出港し、06時55分ごろから07時15分ごろまで、海門橋の上流500m付近にて釣りをしながら錨泊していた。 本船は、その後、那珂湊漁港内の釣り場に向けて那珂川を約3～5ノット(kn)の対地速力で移動を開始し、07時20分ごろ、海門橋を通過した後、船長が前方に見える那珂川河口付近の導流堤（以下

	<p>「本件導流堤」という。)を右方に見て避けようと左舵を取った直後、本事故当時水面下となっていた旧海門橋の橋脚跡(以下「本件橋脚跡」という。)に乗り揚げた。</p> <p>船長は、直ちにエンジンを停止し被害状況を確認したところ、船体が、水面下約10cmの本件橋脚跡に乗り、右傾斜して止まった状態となり、自力脱出不可能と判断し、118番に救援を要請した。</p> <p>同乗者2人は来援した消防本部及び付近で遊興中のサーファーの協力によって救出され、また、船長は自力で泳いで岸に渡った。</p> <p>(付図1 事故発生場所概略図、写真1 海門橋と本件橋脚跡の位置関係、写真2 本件導流堤、写真3 乗り揚げた状態の本船 参照)</p>
その他の事項	<p>本船の喫水は、船首約0.3m、船尾約0.4mであった。</p> <p>船長は、那珂川を航行するのは初めてであり、本件橋脚跡の存在を知らなかったが、生まれ育った土地であり、周囲の様子を良く知っていると思っていたので、目視による見張りのみで十分航行できると思い、GPSプロッターは起動していなかった。</p> <p>海図W47には、本件橋脚跡が浅所として図示されていた。</p> <p>船長及び同乗者は、救命胴衣を着用していた。</p>
分析 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>あり</p> <p>なし</p> <p>なし</p> <p>本船は、那珂川を東進中、船長が、本件橋脚跡の存在を知らないまま本件橋脚跡の水域を航行したことから、本件橋脚跡に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、本件橋脚跡の存在を知らなかったことに加え、本事故当時、本件橋脚跡が水面下に没していたことから、本件橋脚跡の存在に気付かなかったものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、本船が那珂川を東進中、船長が、本件橋脚跡の存在を知らないまま本件橋脚跡の水域を航行したため、本件橋脚跡に気付かずに乗り揚げたものと考えられる。</p>
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"> ・船長は、初めて航行する水域では、目視のみに頼らず、事前に海図やGPSプロッター等の航海計器を活用し、浅瀬等の位置を確認しておくこと。

付図1 事故発生場所概略図



※ 国土地理院 Web サイト地図使用

写真1 海門橋と本件橋脚跡の位置関係

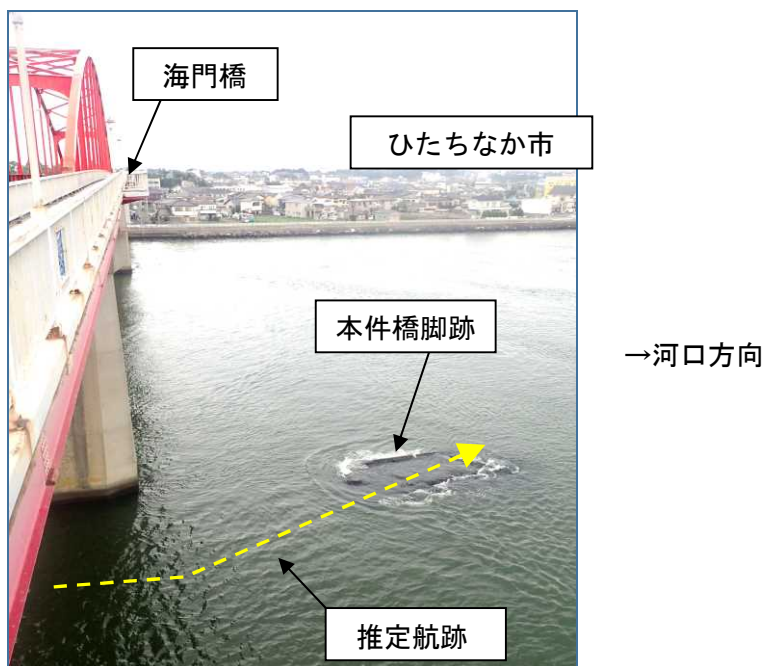


写真2 本件導流堤

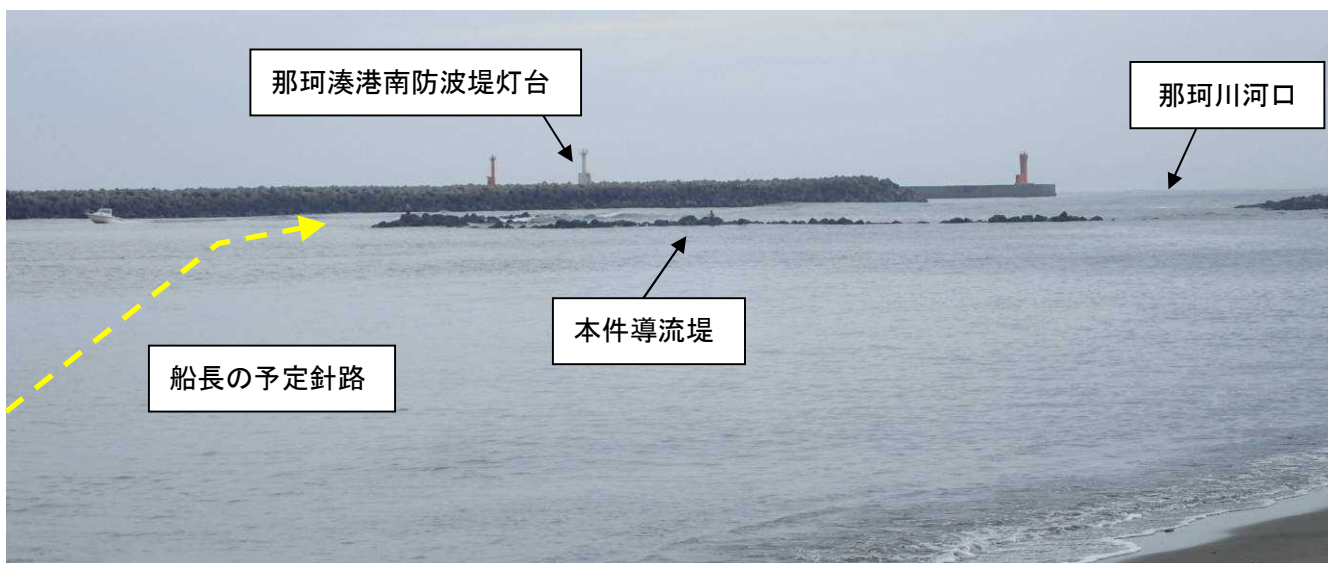


写真3 乗り揚げた状態の本船

