

# 船舶事故調査報告書

令和3年9月1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11月17日 21時58分ごろ
発生場所	和歌山県那智勝浦町勝浦港南南東方沖 那智勝浦鯉島灯台から真方位248° 1,050m付近 (概位 北緯33°36.2′ 東経135°57.1′)
事故の概要	プレジャーヨットガゼボは、南南東進中、浅所に乗り揚げた。 ガゼボは、舵板に破損を生じた。
事故調査の経過	令和2年11月25日、本事故の調査を担当する主管調査官（神戸事務所）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	プレジャーヨット ガゼボ、9.7トン 235-51410神奈川、個人所有 10.86m (Lr) × 4.20m × 1.89m、FRP ディーゼル機関（船内外機）、39kW、平成26年7月
乗組員等に関する情報	船長 71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 昭和55年5月21日 免許証交付日 平成29年6月20日 (令和4年6月28日まで有効)
死傷者等	なし
損傷	舵板に破損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北北西、風力 3、視界 良好 海象：海上 波高 約1.5m、潮汐 下げ潮の中央期 潮高 87cm、海水温度 約21℃
事故の経過	本船は、船長1人が乗り組み、いずれも小型船舶操縦士免許を有する家族1人（以下「乗組員A」という。）及び知人1人（以下「乗組員B」という。）を乗せ、約490海里（M）の航程を6泊7日（約7日10時間）の予定で、神奈川県から宮崎県に係留場所を移すために回航する目的で、令和2年11月15日06時00分ごろ、宮崎県宮崎市所在のマリーナに向けて神奈川県三浦市所在のマリーナを機走により出航した。

本船は、船長、乗組員A及び乗組員Bが交代で当直に当たって本州南岸に沿って南西進し、当初、静岡県御前崎市御前崎港及び三重県尾鷲市の矢港に寄港する予定であったものの、天候が安定して思ったより航程が進んだので両港の寄港を取りやめ、16日16時00分ごろ次の寄港予定地であった勝浦港に入港した。

船長は、船内で宿泊して休息をとり、17日近隣を観光するなどした後、次の寄港予定地である高知県室戸市室戸岬漁港に昼間に到着できるように、21時30分ごろ機走により出航した。

船長は、乗組員Aをキャビン後方左舷側で、また乗組員Bを船首部に配置して見張りに当たらせ、自らが後部甲板両舷に備えた2個の舵輪のうち、右舷側の舵輪後方で立って操舵に当たり、舵輪の左前方約1.5mのところに設置されたGPSプロッターを約2Mの範囲として作動させ、懐中電灯1個を点灯させて見張りに当たる乗組員Bが指し示す方向に針路を適宜とりながら約4ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で南東進した。

船長は、21時49分ごろ乗組員Bから左舷船首方にブイの灯火が見えるので右にとるよう合図を受け、右に舵を切り、南西進した後、乗組員Bの合図で舵を適宜左に切り、南東進を始めた。

船長は、21時54分ごろ、乗組員Bから前方に岩が見える旨の合図を受け、前路に岩があることに驚き、一旦減速して停止した後、約5knの速力で再び前進を始め、‘勝浦港南東方の太地湾西部に広がる水深10m以内の浅所が拵延する海域’(以下「本件浅所域」という。)に入り、南東進を続けた。

本船は、21時58分ごろ同じ針路及び速力で南東進中、船長が、乗組員Bから再び前方に岩が見える旨の連絡を受け、本件浅所域に入ったことを知ってパニックとなり、減速して右舵をとって航行中、軽い衝撃を受け、浅所に乗り揚げて乗り越えた。

船長は、舵が破損して破片が海面上に浮き、運転が不自由となったことを知ったものの、主機及びバウスラストを使用して本件浅所域から出ようと操船を続け、本船は別の浅所に再び乗り揚げて停止した。

船長は、乗組員Aに118番通報を行わせ、救助を求めるよう指示した。

来援した海上保安庁の船艇は、本船に接近できないので、公益社団法人日本水難救済会熊野灘支部太地町支所(以下「本件救済会」という。)に救助支援の要請を行った。

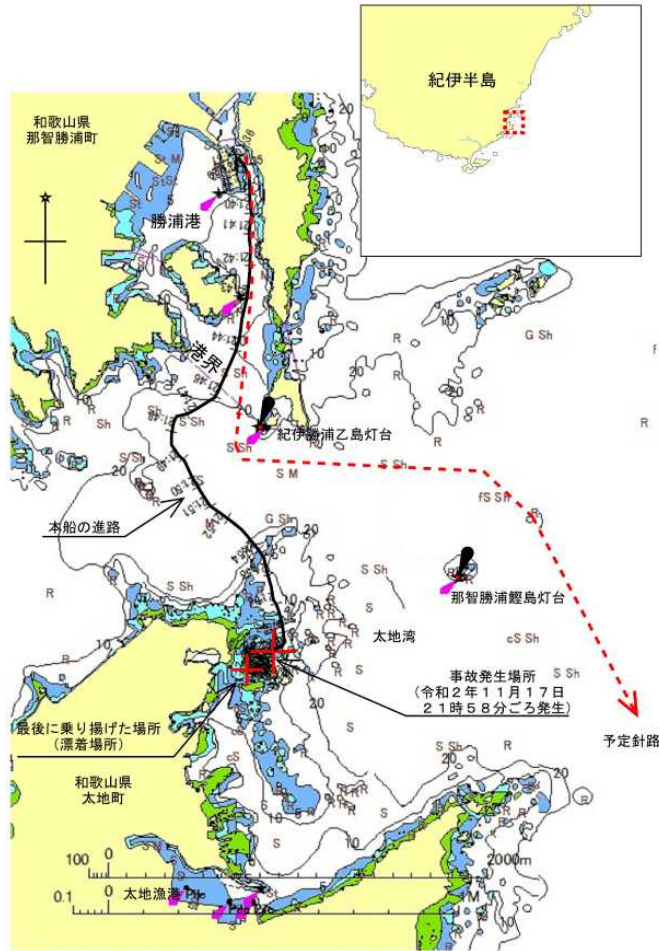
本件救済会の会員3人は、救助支援の要請を受けて船外機を備えた喫水の浅い小型船で出動し、岩場伝いに本船にたどり着いた海上保安庁職員と共に、乗組員全員をロープ伝いに本船から付近の岩場に上陸させた後、同小型船に移乗させ、18日02時30分ごろ和歌山県太地町太地漁港の岸壁に移送した。

	<p>本船は、船長が手配した業者により燃料が抜き取られた後、荒天により船体が破損した状態で水没し、その後、一部（フィンキール等）を残して引き揚げられ、廃船処理とされた。</p> <p>（付図1 航行経路図、付図2 航行経路図（拡大）、付図3 航行経路図（拡大2）、付表1 AIS記録（抜粋） 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長は、昭和60年ごろからヨットに乗るようになり、冬場を除き、月当たり2回出航し、主として日帰りの帆走を楽しんでおり、夜間の航行に慣れていなかった。</p> <p>船長は、16日16時00分ごろ勝浦港に入港した際、那智勝浦鯉島灯台（以下「鯉島灯台」という。）を左方に見てほぼ西進し、紀伊勝浦乙島灯台（以下「乙島灯台」という。）を右方に見た後に大きく右転して勝浦港内に向かっていった。</p> <p>船長は、17日勝浦港を出航する際、乗組員A及び乗組員Bと相談の上、16日入港した針路の反方位で出航し、乙島南西方沖で左転して東進し、鯉島の北方沖を通過した後、南東進する予定針路としていた。</p> <p>太地湾は、プレジャーボート・小型船用港湾案内（以下「本件案内図」という。）によれば、本件浅所域が南北1,500m、陸岸から東方沖500mまで拡張していた。</p> <p>勝浦港に出入りする際の推奨される針路は、本件案内図によれば、鯉島灯台の北方沖をほぼ東西に結ぶ針路線であり、出港する際、鯉島灯台及び乙島灯台が好目標であり、乙島灯台を左方に見て通過した後、大きく左転して鯉島灯台を右方に見るようにほぼ東に針路をとるよう記載があった。</p> <p>勝浦港近隣の漁業協同組合担当者及び漁具定置箇所一覧図によれば、乙島近くの針路上に定置網は存在しておらず、勝浦港から小型船が出港するに当たり、乙島灯台を左舷に見て左転し、鯉島灯台を右方に見て針路をほぼ東とすれば容易に出港可能であった。</p> <p>船長は、本事故時、夜間の出航であり、自分と同様にヨットの船長経験が十分にある乗組員Bを、船首部で前方を照らす懐中電灯を使用して見張りに当たらせていたので、乗組員Bが港外に向けて適切に合図してくれると思い、乗組員Bからの合図だけを聞き、GPSプロッターの画面を見ないで操舵に当たっていた。</p> <p>船長は、乙島灯台の灯光を左舷方に見て通過したものの、鯉島灯台の灯光が見えておらず、認めた記憶がなかった。</p> <p>本船は、船首部にコンパスやGPSプロッター等を装備していなかった。</p> <p>本船の喫水は、中央部（フィンキール下端）が約2.2m、船尾部（舵板下端）が約1.5mであった。</p> <p>船長は、次の寄港地である室戸岬漁港に昼間の時間帯に入港したい</p>

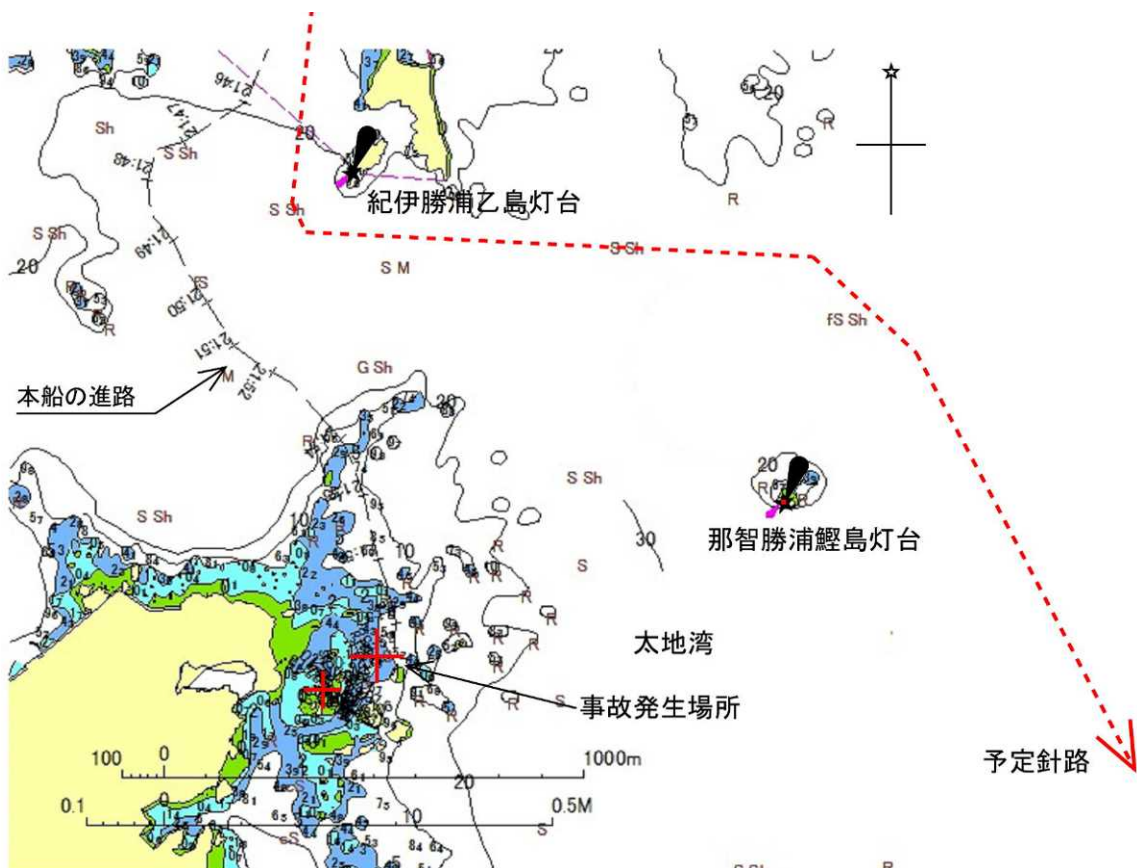
	<p>と考えていたので、勝浦港を夜間に出港することとした。</p> <p>船長は、勝浦港に入港したのが、本事故前日が初めてであり、勝浦港入港時、入港針路の左右に大きな岩が多数存在しているのを見ていたものの、事前にGPSプロッター及び本件案内図を使用して本件浅所域の拡張状況を適切に把握できていなかったと本事故後に思った。</p> <p>船長は、乗組員Bの合図を当てにせず、自分でGPSプロッターを使用して適切に船位を把握し、予定針路に沿って航行すべきであったと本事故後に思った。</p> <p>乗組員は、本事故当時、全員が救命胴衣を着用していた。</p> <p>本船が搭載し、キャビンに置かれていた非常用位置指示無線標識装置（EPIRB）は、12月15日20時34分ごろ、千葉県<small>みなみぼうそう</small>の<small>のしま</small>南房総市野島埼南東方沖150Mにおいて、遭難警報が発信されたことが、海上保安庁において確認された。</p>
<p><b>分析</b></p> <p>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>あり なし なし</p> <p>本船は、勝浦港南南東方沖において、南南東進中、船長が、夜間の航海に慣れておらず、本件浅所域の拡張状況を事前に把握していない中、船首部で見張りに当たっていた乗組員Bからの合図を聞きながら操舵に当たっていたことから、本件浅所域に向かうこととなり、浅所に乗り揚げたものと推定される。</p> <p>船長は、自分と同様にヨットの船長経験がある乗組員Bに、船首部で前方を照らす懐中電灯を使用して見張りに当たらせており、乗組員Bが港外に向けて適切に合図してくれると思っていたものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、夜間、本船が、勝浦港南南東方沖において、南南東進中、船長が、夜間の航海に慣れておらず、本件浅所域の拡張状況を事前に把握していない中、船首部で見張りに当たっていた乗組員Bからの合図を聞きながら操舵に当たっていたため、本件浅所域に向かうこととなり、浅所に乗り揚げたものと推定される。</p>
<p><b>再発防止策</b></p>	<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"> <li>・ヨットの船長は、他に船長の資格と経験を有する乗組員がいる場合においても、船長であることを自覚し、乗組員の合図だけに頼らず、灯台の場所などの必要な情報を入手して自らの判断で操舵に当たること。</li> <li>・ヨットの船長は、航行経験がない海域を夜間に航行する場合、事前に水路の状況を適切に調べておくこと。</li> <li>・ヨットの船長は、夜間に出航する場合、GPSプロッターを適切</li> </ul>

	<p>に活用するとともに付近の灯台との位置関係を確認、予定針路に沿って航行すること。</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・ヨットの船長は、航行経験のない海域では、夜間の出航を避けることが望ましい。</li><li>・ヨットの船長は、EPIRB等の無線設備等を廃棄する場合、EPIRBの誤発射防止のため、業者に依頼するなどして電池を取り外すなど、誤発射防止の措置をとること。</li></ul>
--	---

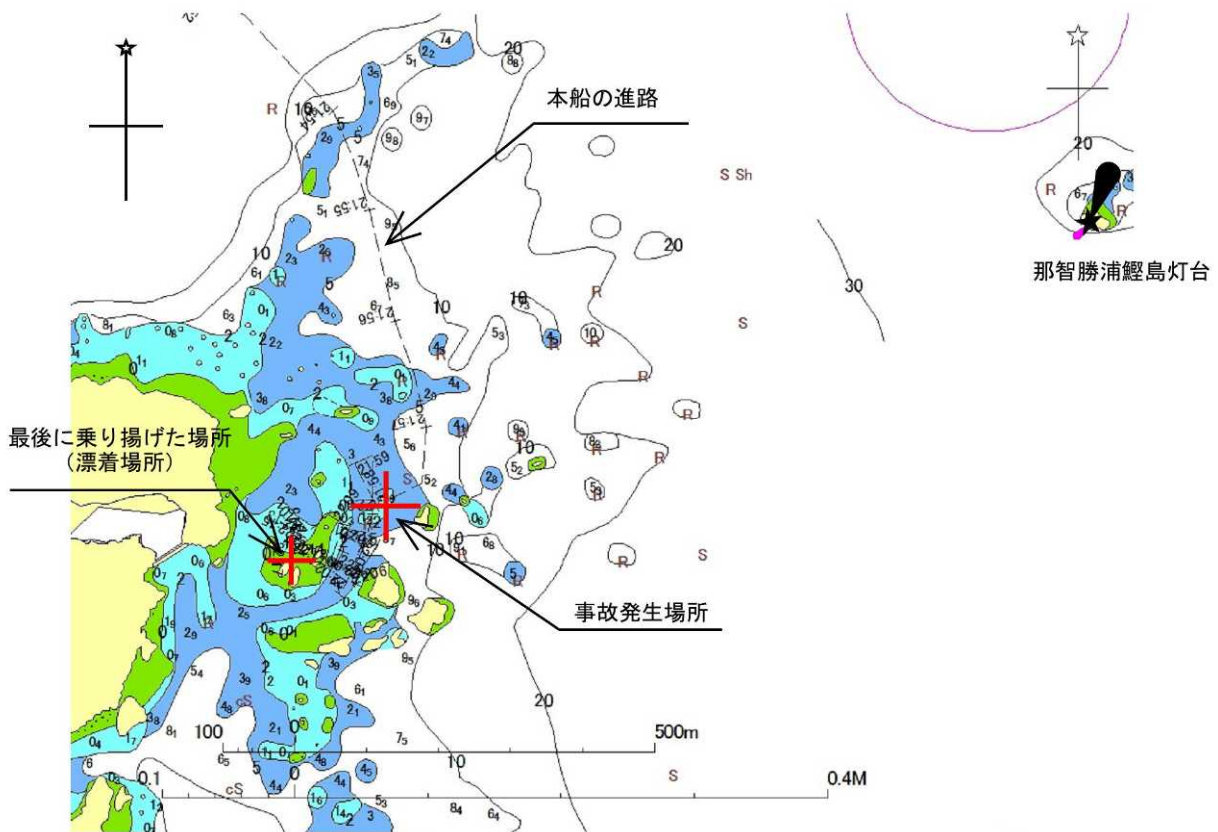
図1 航行経路図



付図2 航行経路図 (拡大)



付図3 航行経路図（拡大2）



付表1 AIS記録（抜粋）

時刻 (時:分:秒)	船位※		対地針路 ※ (°)	船首方位 ※ (°)	対地速力 (kn)
	北緯 (° -' -")	東経 (° -' -")			
21:29:49	33-37-32.5	135-56-56.6	260.1	511	0.2
21:32:51	33-37-31.8	135-56-57.0	335.4	511	0.9
21:36:47	33-37-35.8	135-56-56.6	146.5	511	2.5
21:37:46	33-37-33.1	135-56-58.2	158.2	511	3.3
21:38:48	33-37-29.8	135-56-59.3	172.9	511	3.3
21:40:17	33-37-24.9	135-56-59.6	191.3	511	3.5
21:41:48	33-37-18.8	135-56-59.4	177.5	511	5.8
21:43:16	33-37-10.1	135-56-58.9	187.6	511	5.9
21:44:47	33-37-01.4	135-56-56.5	191.4	511	5.9
21:47:47	33-36-49.8	135-56-44.4	202.1	511	3.7
21:48:46	33-36-44.8	135-56-43.7	148.6	511	6.1
21:49:47	33-36-40.2	135-56-47.2	155.1	511	5.4
21:51:18	33-36-34.6	135-56-51.5	136.5	511	4.4
21:51:49	33-36-33.4	135-56-53.3	112.6	511	2.9
21:52:46	33-36-31.6	135-56-56.7	088.4	511	3.8
21:54:17	33-36-27.3	135-57-01.5	149.7	511	4.9

21:55:17	33-36-22.8	135-57-03.4	165.9	511	5.0
21:56:17	33-36-17.8	135-57-04.9	170.4	511	5.1
21:57:18	33-36-13.0	135-57-06.5	180.7	511	4.6
21:58:18	33-36-09.4	135-57-03.8	279.1	511	4.0
21:59:18	33-36-11.3	135-57-02.6	343.9	511	1.5
21:59:48	33-36-11.7	135-57-03.6	115.2	511	3.4
22:00:47	33-36-09.1	135-57-03.6	177.3	511	3.7
22:01:47	33-36-05.8	135-57-02.1	217.4	511	3.1
22:02:49	33-36-06.7	135-57-01.6	332.8	511	3.4
22:03:47	33-36-08.5	135-57-01.9	197.1	511	2.5
22:04:47	33-36-06.5	135-57-03.0	188.0	511	4.5
22:05:47	33-36-05.8	135-57-02.6	182.7	511	0.7
22:06:48	33-36-06.9	135-57-01.3	268.1	511	2.0
22:07:48	33-36-08.6	135-57-02.0	296.2	511	2.0
22:10:48	33-36-07.9	135-56-59.6	034.0	511	0.6

※船位は、後部甲板上方に設置されたGPSアンテナの位置であり、GPSアンテナ位置情報は、船首から11m、船尾から1m、左舷から1m、右舷から1mであった。また、対地針路は真方位である。

※船首方位は設定されていない。