

船舶事故調査報告書

令和4年1月26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

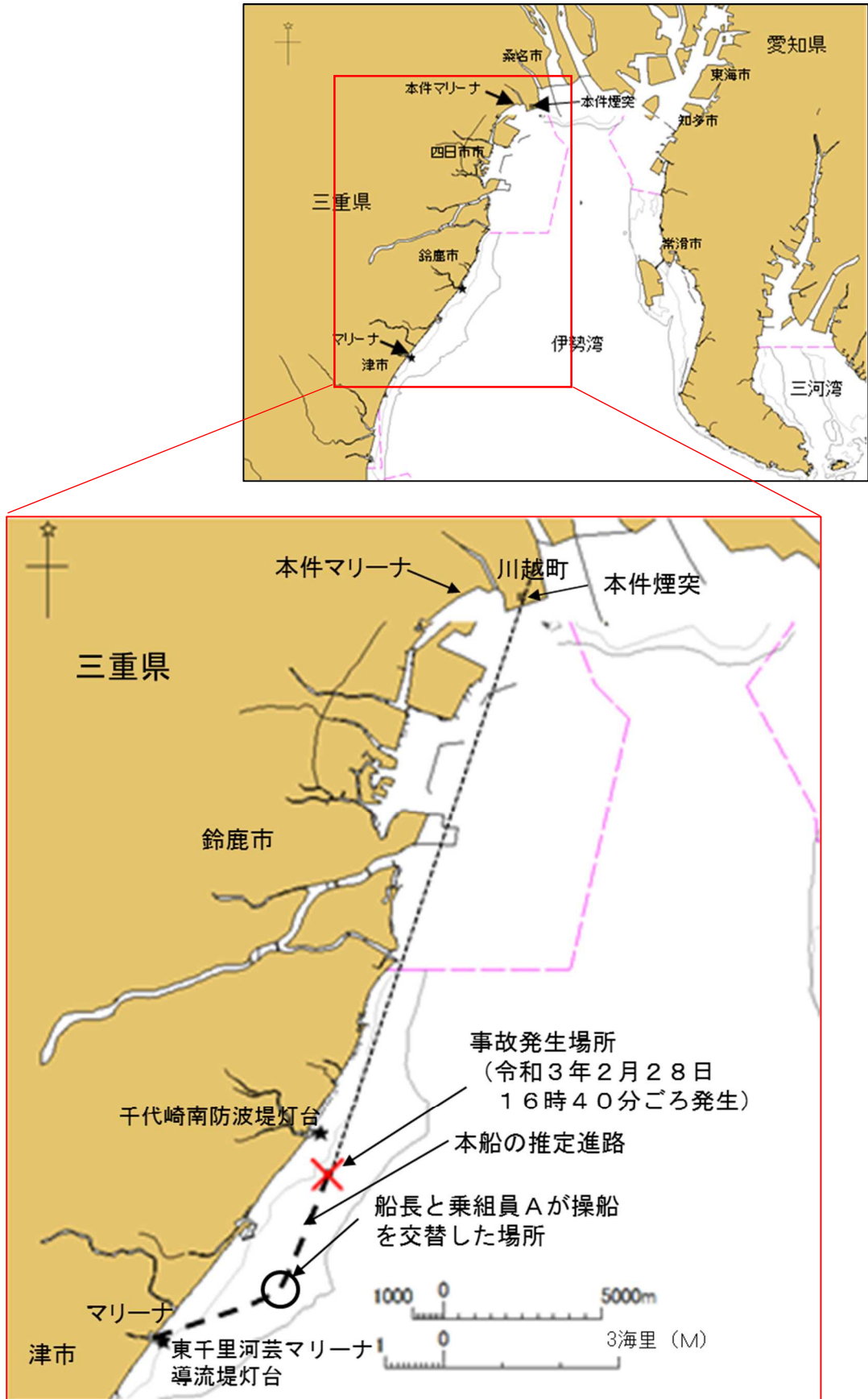
事故種類	乗揚（のり養殖施設）
発生日時	令和3年2月28日 16時40分ごろ
発生場所	三重県鈴鹿市千代崎港南東方沖 千代崎港南防波堤灯台から真方位161° 1,350m付近 （概位 北緯34° 50.6′ 東経136° 37.4′）
事故の概要	プレジャーボートHANABUSAは、北北東進中、のり養殖施設に乗り揚げた。 のり養殖施設は、網等に切損を生じた。
事故調査の経過	令和3年3月10日、本事故の調査を担当する主管調査官（横浜事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等 L×B×D、船質 機関、出力、進水等	プレジャーボート HANABUSA、4.1トン 235-51554 三重、株式会社英幸 8.48m (Lr) × 2.87m × 2.03m、FRP ガソリン機関2基、382.4kW（合計）、平成26年10月
乗組員等に関する情報	船長 48歳 一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士 免許登録日 平成22年5月13日 免許証交付日 令和2年7月20日 （令和7年7月19日まで有効） 乗組員A 49歳 二級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成11年9月3日 免許証交付日 令和元年8月30日 （令和6年9月2日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	のり養殖施設 網等に切損
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 南東、風力 2、視程 良好 海象：海上 平穏
事故の経過	本船は、船長及び乗組員Aが乗り組み、同乗者2人を乗せ、三重県四日市市のマリーナ（以下「本件マリーナ」という。）に帰港する目

	<p>的で、三重県津市のマリーナを令和3年2月28日16時20分ごろ出航した。</p> <p>本船は、レーダー及びGPSプロッターを作動させ、手動操舵で、約13.4ノットの対地速力で北北東進した。</p> <p>船長は、16時30分ごろ、休憩する目的で陸岸から離れた場所において、千代崎港東方沖ののり養殖施設（以下「本件養殖施設」という。）に注意するよう申し継いだ後、乗組員Aと操船を交代し、船尾方の椅子に腰を掛けた。</p> <p>乗組員Aは、本件マリーナ東側にある三重県川越町の火力発電所の煙突（以下「本件煙突」という。）を船首目標として、主に目視で見張りを行いながら、同じ速力で航行を続けた。</p> <p>乗組員Aは、以前夏場に水上オートバイで千代崎港東方沖を航行した際、本件養殖施設が設置されていなかったため、船首方に見えた黄色の旗の付いた浮標を避けた後、他に浮標が見えず、本件養殖施設の外側にいると思い、本件煙突を船首目標として目視のみで同じ針路、速力で航行していた。</p> <p>本船は、16時40分ごろ、乗組員Aが、船首至近に白い浮標を多数認め、「あっ」という声を出し、機関を中立運転としたが、本件養殖施設に乗り揚げた。</p> <p>船長は、乗組員Aの声で本件養殖施設に乗り揚げたことを知り、操船を乗組員Aと交替して機関を前進と後進を繰り返したが脱出できなかった。</p> <p>本船は、船長が本件マリーナに本事故の発生を連絡し、連絡を受けた本件マリーナから海上保安庁に本事故発生の通報が行われ、来援した海上保安官が乗船した漁船により救助され、19時00分ごろ千代崎港に回航された。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図、付図2 事故発生経過概略図（拡大）、写真1 本船（同型の船） 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長は、平成22年5月に小型船舶免許を取得して、約10年7か月の乗船経験を有しており、千代崎港東方海域の航行経験は豊富だった。</p> <p>乗組員Aは、平成11年9月に小型船舶免許を取得し、主に水上オートバイで千代崎港東方海域の航走をしていたものの、プレジャーボートの操船経験はほとんどなかった。</p> <p>乗組員Aは、本船のレーダー及びGPSプロッターの適切な操作方法を知らず、本件煙突を目標に目視で航行していたので、千代崎港東方沖の陸岸付近を航行していることに気付かなかったと本事故後に思った。</p> <p>乗組員Aは、本事故当時、黄色の旗の付いた浮標を見た際、同浮標が本件養殖施設の区画を示すものであり、その外側を航行すれば良い</p>

	<p>と思い込んでおり、また、本件養殖施設の網には白色の小さい浮標が付いていたものの、太陽光の海面反射で見えていなかったことを本事故後に知った。</p> <p>本件養殖施設は、鈴鹿漁業協同組合が管理しており、浮標で固定された浮き流し式漁法で、陸岸約300mから約2,300m沖までの間に設置されており、約100m間隔で水面から約3mの高さの竿に養殖施設を示すのぼりをつけて囲まれていたものの、海面上に浮遊しているのり網が見えづらいものであった。</p> <p>愛知県及び三重県沿岸の本件養殖施設やわかめ養殖施設海域は、海上保安庁のインターネット情報で、秋から春にかけて設置された同施設の調査状況が提供されている。</p>
<p>分析</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、千代崎港東方沖を北北東進中、乗組員Aが、船首方に見えた黄色の旗の付いた浮標を避けた後、ほかに浮標が見えず、本件養殖施設の外側にいると思い、本件煙突を船首目標として目視のみで、同じ針路、速力を保持して航行したことから、本件養殖施設が設置された千代崎港東方沖の陸岸付近に接近していることに気付かず、本件養殖施設に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>乗組員Aは、夏場に水上オートバイで千代崎港東方沖を航行した際、本件養殖施設が設置されていなかったことから、船首方に見えた黄色の旗の付いた浮標を避けた後、ほかに浮標が見えず、本件煙突を船首目標として目視で航行したものと考えられる。</p> <p>船長は、休憩する目的で乗組員Aと操船を交替する際、本件養殖施設に対する注意喚起をしたことから、乗組員Aが本件養殖施設を避けて航行することができるといったものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が千代崎港東方沖において、北北東進中、乗組員Aが、船首方に見えた黄色の旗の付いた浮標を避けた後、本件養殖施設の外側にいると思い、本件煙突を船首目標として目視のみで、同じ針路、速力を保持して航行したため、千代崎港東方沖の陸岸に接近していることに気付かず、本件養殖施設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"> ・ 操船者は、GPSプロッター等の航海計器の操作に習熟し、付近にのり養殖施設が存在する場合、目視のみに頼らず、それらの航海計器を活用して自船位置を把握し、同養殖施設から十分に距離を離して航行すること。 ・ 操船者は、出港前に海上保安庁のインターネット情報などで航行

	<p>する海域の養殖施設の設置状況を把握するなど、水路調査を十分に行うこと。</p> <ul style="list-style-type: none">・ 操船者は、操船を申し継ぐ際、海域を安全に航行するのに必要な危険な目標、予定針路及び速力等を確実に引き継ぐこと。
--	--

付図1 事故発生経過概略図



付図2 事故発生経過概略図（拡大）

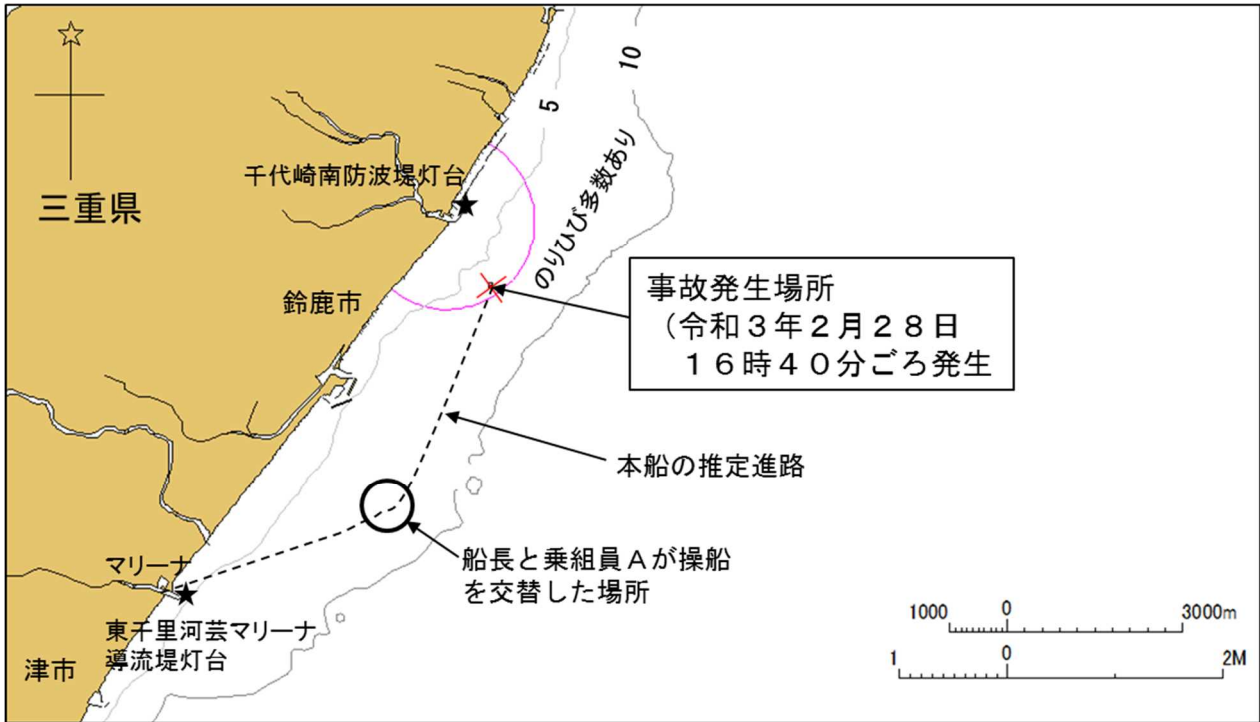


写真1 本船（同型の船）

