

船舶事故調査報告書

令和4年6月8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4年1月29日 08時05分ごろ
発生場所	三重県鳥羽市ハンス鼻北北東方沖 石鏡灯台から真方位031° 850m付近 (概位 北緯34° 27.1' 東経136° 55.7')
事故の概要	プレジャーボート ^{おおはま} 大浜丸は、南東進中、岩礁に乗り揚げた。 大浜丸は、プロペラの欠損等を生じた。
事故調査の経過	令和4年2月9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 大浜丸、2.8トン 281-26343三重、個人所有 10.80m (Lr) × 2.82m × 0.71m、FRP ディーゼル機関、121.35kW、平成元年12月
乗組員等に関する情報	船長 59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10年9月7日 免許証交付日 令和3年6月21日 (令和8年6月20日まで有効)
死傷者等	なし
損傷	プロペラに欠損、プロペラシャフトに曲損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北東、風力 1 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の中央期、潮高 約120cm（鳥羽）
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、家族2人を乗せ、釣りをを行う目的で、令和4年1月29日07時30分ごろ三重県伊勢市宇治山田港を出航し、桃取水道及び加布良古水道を通過した後、鳥羽市 ^{よるい} 鐘崎沖に向けて航行した。 船長は、舵輪の手前に立って手動操舵で操船に当たり、家族2人を後部甲板に座らせ、本船を約30km/hの対地速力で南東進させていたところ、船首方に漂泊して釣りをを行う約20隻の遊漁船やプレジャーボート等の集団を認め、その近くで釣りをを行うこととした。（写真1

参照)



写真1 本船

本船は、船首方の遊漁船等の集団に向けてハンス鼻北北東方沖を南東進中、船長が左舷船首方に干出した岩を認め、左舷方約20～30mの距離を隔てて同岩を通過したところ、08時05分ごろ船底に衝撃があり、タナバシと呼称される岩礁の一部（以下「本件岩礁」という。）に乗り揚げ、乗り切った。

船長は、主機が作動していたものの前後進ができなかったため、118番通報を行ったのち錨泊し、来援した海上保安庁の船艇にえい航されて鳥羽市鳥羽港に入港した。

（付図1 事故発生経過概略図 参照）

その他の事項

本船は、喫水が船首約0.6m、船尾約1.5mであった。

船長は、ふだん、三重県神島付近で本船を用いて釣りを行っていたが、本事故発生の約1週間前に遊漁船に乗って釣りを行った際（以下「前回遊漁の際」という。）、鎧埼沖に集まっていた遊漁船の釣果が良かったので、本事故時、同埼付近の遊漁船等の集団を探して、その付近で釣りを行う予定でハンス鼻沖を通航していた。

海上保安庁刊行の本州南・東岸水路誌（令和2年3月刊行）によれば、本事故の発生海域について、次のとおり記載されている。

（加布良古）水道南口には石鏡島をほぼ中心として南北に浅礁脈があり、この礁脈と南西方陸岸との間に狭水道がある。その最狭部はハンス鼻とタナバシ（干出1.8mの礁）との間にあって、水深10m以上の幅は約300mである。

船長は、ハンス鼻沖を航行するのが初めてであったが、前回遊漁の際、沖から見てハンス鼻付近に岩礁（タナバシ）があることを認め、同岩礁が目立っていたので目視で確認できると思い、事前に水路調査を行っていなかった。

船長は、本事故時、左舷船首方に干出した岩を認めたものの、潮位によって海面上に干出している部分が小さく、同岩が前回遊漁の際に

	<p>認めた岩礁とは思わなかった。</p> <p>船長は、本事故当時、魚群探知機の機能を備えたGPSプロッターを作動させ、時折確認していたが、航行途中にも魚影を探索しようと表示画面をプロッター及び魚群探知の分割表示としており、プロッター表示が小さく、表示されていたタナバシに気付かなかった。</p> <p>本事故当時、船長及び家族2人は、救命胴衣を着用していた。</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</p> <p>なし</p> <p>なし</p> <p>本船は、ハンス鼻北北東方沖を南東進中、船長が、左舷船首方に干出した岩を認めたものの潮位によって海面上に干出している部分が小さく、同岩が前回遊漁の際に認めた岩礁（タナバシ）とは思わずに航行したことから、本件岩礁に向かう進路となっていることに気付かずに航行を続け、本件岩礁に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、ハンス鼻沖を航行するのが初めてであったが、前回遊漁の際に認めた岩礁を目視で確認できると思ったことから、事前に水路調査を行っていなかったものと考えられる。</p> <p>船長は、本事故当時、魚群探知機の機能を備えたGPSプロッターを作動させていたが、魚影を探索しようと表示画面をプロッター及び魚群探知の分割表示としていたことから、プロッター表示が小さく、表示されていたタナバシに気付かなかったものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、ハンス鼻北北東方沖を南東進中、船長が、左舷船首方に干出した岩を認めたものの潮位によって海面上に干出している部分が小さく、同岩が前回遊漁の際に認めた岩礁（タナバシ）とは思わずに航行したため、本件岩礁に向かう進路となっていることに気付かずに航行を続け、本件岩礁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"> ・ 船長は、航行予定の海域について事前に水路調査を行い、潮位の変化を考慮したうえで浅礁域等から十分に距離を隔てて航行すること。 ・ 船長は、浅礁域が拡延している海域を航行する場合、船位や岩礁等の障害物を確認できるようにGPSプロッターの画面表示を適切に設定して航行すること。

付図1 事故発生経過概略図

