

船舶事故調査報告書

令和4年12月21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4年5月19日 10時28分ごろ
発生場所	和歌山県和歌山市田倉 <sup>たくら</sup> 埼西南西方沖 田倉埼灯台から真方位229° 180m付近 (概位 北緯34° 15.7′ 東経135° 03.6′)
事故の概要	プレジャーボートMoripapa <sup>モリパパセブン</sup> VIIは、北北西進中、浅所に乗り揚げた。
事故調査の経過	令和4年6月2日、主管調査官（神戸事務所）を指名 原因関係者から意見聴取手続実施済
事実情報	
船種船名、総トン数	プレジャーボート Moripapa VII、5.8トン
船舶番号、船舶所有者等	250-61057大阪、マリン大阪株式会社
乗組員等に関する情報	船長、一級小型・特殊・特定
負傷者	なし
損傷	舵軸の曲損、舵板損傷、プロペラシャフト曲損、プロペラの欠損及び曲損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南南東、風力 1、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の中央期、潮高 約100cm（和歌山）
事故の経過	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、知人2人を乗せ、田倉埼南東方沖での釣りを終え、釣り場を移動する目的で、和歌山市地ノ島<sup>じ</sup>南方沖の釣り場に向かった。</p> <p>本船は、船長が操縦席に腰を掛けて手動操舵で操船に当たり、約10ノットの対地速力で目視により北北西進中、田倉埼西南西方沖の浅所に乗り揚げた。</p> <p>船長は、所属するマリーナに救助を要請し、知人が118番通報を行い、本船は、来援した救助艇によりマリーナにえい航された。</p> <p>船長は、令和4年3月に本船を購入してから、本事故当日が5回目の航海であり、レーダー映像を重畳表示させた魚群探知機付GPSプロッター（以下「本件GPSプロッター」という。）を作動させていたが、本件GPSプロッターの取扱いに慣れておらず見ていなかった。</p> <p>船長は、最初の釣り場で釣果が得られず、知人に早く釣らせてあげたいと思い、ふだん、田倉埼を十分に離して航行していたが、目視により地ノ島南方沖に向け、いつもより陸岸近くを航行することとした。</p> <p>船長は、田倉埼沖をこれまでに何度も航行し、田倉埼周辺には浅所</p>

	<p>があることを知っていたが、浅所の正確な拡張状況を把握しておらず、陸岸から100m程度離れた針路方向の海面に岩が見えなかったため、浅所に乗り揚げることはないと思っていたが、発航前に本件GPSプロッターの取扱いに慣れ、浅所の確認をしておけば良かったと本事故後に思った。</p> <p>本船の喫水は、船首約0.7m、船尾約1.1mであった。</p>
<b>分析</b>	<p>本船は、北北西進中、船長が、陸岸から100m程度離して航行すれば浅所に乗り揚げることはないと思ひ、目視によって航行を続けたことから、田倉崎西南西方沖の浅所に乗り揚げたものと推定される。</p> <p>船長は、陸岸から100m程度離れた針路方向の海面に岩が見えなかったことから、浅所に乗り揚げることはないと思ったものと考えられる。</p> <p>船長は、本件GPSプロッターの取扱いに慣れていなかったことから、目視によって航行を続けたものと考えられる。</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、本船が、北北西進中、船長が、陸岸から100m程度離して航行すれば浅所に乗り揚げることはないと思ひ、目視によって航行を続けたため、田倉崎西南西方沖の浅所に乗り揚げたものと推定される。</p>
<b>再発防止策</b>	<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>・ 船長は、GPSプロッター等の航海計器の操作に習熟し、付近に浅所が存在する場合、目視のみに頼らず、それらの航海計器を活用して船位を把握し、浅所から十分に距離を離して航行すること。</li> <li>・ 船長は、事前に海図等を確認して水路調査を行い、浅所の拡張状況を把握すること。</li> </ul>