

船舶事故調査報告書

令和6年8月28日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 伊藤 裕 康（部会長）
 委員 上野 道 雄
 委員 岡本 満喜子

事故種類	乗揚
発生日時	令和5年10月22日 11時00分ごろ
発生場所	愛知県南知多町日間賀島東方沖 日間賀港第19号防波堤西灯台から真方位047° 1,380m付近 （概位 北緯34° 42.7′ 東経137° 01.2′）
事故の概要	プレジャーボートサンディー号は、北西進中、干出岩に乗り揚げた。 サンディー号は、船底外板の亀裂等を生じた。
事故調査の経過	令和5年11月16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 サンディー号、6.43トン 240-39178岐阜、個人所有 12.24m (Lr) × 2.72m × 0.82m、FRP ディーゼル機関、205.95kW、昭和54年12月 （写真1 参照）
	
	写真1 本船
乗組員等に関する情報	船長 65歳 二級小型船舶操縦士 免許登録日 平成19年10月15日 免許証交付日 令和4年2月4日 （令和9年10月14日まで有効）
死傷者等	なし

損傷	船底外板に亀裂、スケグ*1に脱落、プロペラ及び舵板に曲損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北北西、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の末期、潮高 約168cm（衣浦）
事故の経過	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、友人1人（以下「同乗者」という。）を乗せ、釣りの目的で、令和5年10月22日07時00分ごろ愛知県蒲郡市形原漁港を出航した。</p> <p>本船は、伊良湖岬西方沖など三河湾南西部の釣り場を移動して同乗者が釣りをを行い、愛知県田原市立馬崎北西沖から三河湾北部に釣り場を変えることとし、北西進を始めた。</p> <p>本船は、船長が操舵室内の舵輪の前の腰掛けに座って、手動操舵で操船に当たり、同乗者が後部甲板に座っていた。</p> <p>船長は、魚群探知機能を備えたGPSプロッターを作動させ、画面にプロッター及び魚群探知を分割で表示していたが、操作方法に習熟しておらず、見通しが良かったので、目視のみで船位を確認しながら航行を続けた。</p> <p>本船は、船長が日間賀島東方沖を航行している本船と同程度の小型船舶を認めたので、「日間賀島と同島の北東方にある佐久島の間海域」（以下「本件海域」という。）を本船が航行することに支障はないと思い、北西進を続けていたところ、11時00分ごろドンという音を聞き、大磯と称する干出岩*2に乗り揚げた。</p> <p>本船は、航行不能となり、船長が118番通報を行い、来援した巡視艇にえい航され、南知多町日間賀漁港に入港した。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図 参照）</p>
その他の事項	<p>船長は、本事故当日、係留地の形原漁港周辺以外の三河湾の航行が初めてであった。</p> <p>船長は、本事故時、主機の機関回転数を全速力の70%程度で航行していたと認識していた。</p> <p>本船の喫水は不詳であった。</p> <p>船長は、本船が乗り揚げた後、尾張大磯灯標を見て、浅瀬があったことに気付いたものの、尾張大磯灯標（構造：黒色円すい形頭標2個（縦掲、両頂点上向き）付上部黒下部黄塔形）が北方位標識*3であることを認識していなかった。（図1参照）</p>

*1 「スケグ」とは、舵の前縁につく翼状のフィンをいう。

*2 「干出岩」とは、満潮時には水没し、干潮時には水面上に露出する岩をいう。

*3 「北方位標識」は、標識の北方に可航水域等があることを示し、標識の南方に岩礁・浅瀬等があることを示している。

尾張大磯灯標

事故発生場所

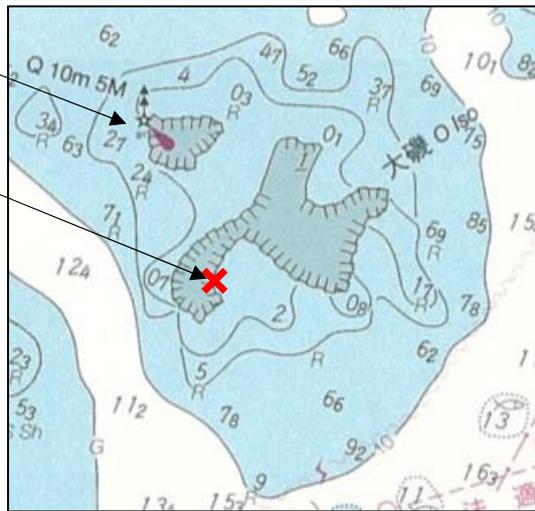


図1 本事故発生場所付近の海図（W1054）抜粋

船長は、浅瀬が近くにあることを知っていれば近づかないので、水路の状況を調べておけばよかったと本事故後に思った。

海上保安庁は、日間賀島周辺には浅瀬が多く存在し、航行する際は浅瀬の近くを避け、大回りして、安全な海域を航行するよう、リーフレット*4を作成し、令和3年8月5日からウェブサイト*5で注意喚起を行っていたが、船長はこの情報について知らなかった。（図2参照）

日間賀島周辺乗揚げ海難多発！！

× : 過去に乗揚げ発生箇所
 → : 危険なルート
 → : 推奨ルート

日間賀島周辺には危険な浅瀬が多く存在しています。
 今年だけで島周辺海域で3件の乗揚げ海難が発生しました。
 例えば日間賀島の北東側にある浅瀬【大磯】と日間賀島の間を航行する際に浅瀬に乗揚げるといった海難が発生しています。
 日間賀島周辺を航行する際は浅瀬の近くは避け、大回りをして、安全な海域を航行しましょう。

JCG 海上保安庁 衣浦海上保安署 〒475-0831 愛知県半田市十一号地2 海0569-22-4999
 海の安全情報 検索

図2 海上保安庁作成の日間賀島周辺の乗揚げ注意喚起リーフレット

運輸安全委員会の船舶事故ハザードマップ*5によれば、平成21年以降、大磯付近の干出岩でのプレジャーボートによる乗揚げ事故が6件

*4 <https://www.kaiho.mlit.go.jp/04kanku/information/kinuura/003249.html>

*5 「船舶事故ハザードマップ」とは、船舶事故や航行安全に関する情報を世界地図上に表示させる運輸安全委員会によるインターネットサービスをいう。URL: <https://jtsb.mlit.go.jp/hazardmap/>

発生しており、その他、日間賀島及び佐久島周辺海域においても、小型船舶の乗揚事故が発生していることから、以下の注意喚起情報を掲載している。(図3参照)



図3 船舶事故ハザードマップの注意喚起情報

小型船の乗揚事故が多発！

日間賀島及び佐久島周辺海域では、暗礁、岩礁及び干出岩が点在する浅所が広がっているため、以下のことに注意しましょう。

- ・発航前に水路図誌などで浅所の位置を確認しましょう。
- ・GPSプロッターなどを活用して船位を確認しましょう。
- ・危険な浅所からは、十分な距離を保って航行しましょう。

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

あり
なし
なし

本船は、日間賀島東方沖を北西進中、船長が、日間賀島東方沖を航行している本船と同程度の小型船舶を認めたので、本件海域を本船が航行することに支障はないと思い、目視のみで船位を確認しながら航行を続けたことから、大磯に向かって航行していることに気付かず、大磯に乗り揚げたものと考えられる。

船長は、次のことから、大磯に向かって航行していることに気付かなかったものと考えられる。

- (1) 船長は、操作方法来に習熟していないGPSプロッターに表示した情報を利用せず、見通しが良かったので、目視のみで船位を確認していた。
- (2) 船長は、係留地の形原漁港周辺以外の三河湾を初めて航行す

	<p>る状況であったものの、水路の状況を調べておらず、日間賀島及び佐久島周辺に暗礁、岩礁及び干出岩が点在する浅所が広がっていることを知らなかった。</p> <p>(3) 本事故当時、潮汐は上げ潮の末期で満潮に近く、大磯が水面下にあった。</p>
原因	<p>本事故は、本船が、日間賀島東方沖を北西進中、船長が、日間賀島東方沖を航行している本船と同程度の小型船舶を認めたので、本件海域を本船が航行することに支障はないと思い、目視のみで船位を確認しながら航行を続けたため、大磯に向かって航行していることに気付かず、大磯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、事前に航行予定海域の水路調査を行い、海上保安庁や運輸安全委員会など関係機関等の公表する注意喚起情報に留意すること。 ・ 船長は、自船に搭載している航海計器（GPSプロッター等）の使用に慣熟し、表示した情報を有効に利用すること。

付図1 事故発生経過概略図

