

# 船舶事故調査報告書

令和7年11月19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7年5月16日 10時12分頃
発生場所	静岡県熱海市熱海港 熱海港防波堤灯台から真方位167° 1,130m付近 (概位 北緯35°05.1' 東経139°05.1')
事故の概要	旅客船 <sup>サンレモ</sup> SANREMOは、航行中、浅所に乗り揚げた。
事故調査の経過	令和7年5月20日、主管調査官（横浜事務所）を指名 原因関係者から意見聴取手続実施済
<b>事実情報</b> 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等	旅客船 SANREMO、19トン 250-45058静岡、株式会社スパ・マリーナ熱海（A社） （写真1 参照） 
乗組員等に関する情報	船長、一級小型・特定 乗組員A、一級小型・特定
負傷者	なし
損傷	船首部船底に擦過傷
気象・海象	気象：天気 曇り、風 なし、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の末期
事故の経過	<p>本船は、船長及び乗組員Aほか1人が乗り組み、旅客4人を乗せ、熱海港内を遊覧航行の目的で、熱海市錦ヶ浦東方沖に向け、熱海港の係留地を出発した。</p> <p>船長は、乗組員Aに単独で操船に当たらせ、乗組員Aの後ろ側に立ち、目視により周囲の見張りを行っていた。</p> <p>乗組員Aは、レーダー及びGPSプロッターを作動させ、操舵室中央に設置された舵輪の前に立った姿勢で手動操舵により操船に当たった。（写真2参照）</p>

写真1 本船



写真2 乗組員Aの姿勢（再現）

本船は、熱海港の景観を見せる旅客船で、ガイド役の乗組員が景観の説明をしながら遊覧するものであった。

乗組員Aは、令和7年5月6日に初めて本船に乗り組んで以降、船長の指導の下で操船を行っており、1回の操船が約30分で、本事故時は約20回目の操船であった。

乗組員Aは、約8ノットの対地速力で本船を南進させた後、旅客に錦ヶ浦の景観がよく見えるよう操船しなければいけないと思い、レーダー及びGPSプロッターで本船の位置を確認せずに、錦ヶ浦の洞窟や周辺の陸岸を見ながら、目視のみで操船を続けた。

本船が南進中、船底が擦ったような振動を船長及び乗組員Aが感じた直後、船体が動かなくなった。

船長は、ソーダイ根と呼ばれる暗岩（以下「本件浅所」という。）に本船が乗り揚げたことに気づき、直ちに主機操縦レバーを中立とした。

（図1 参照）

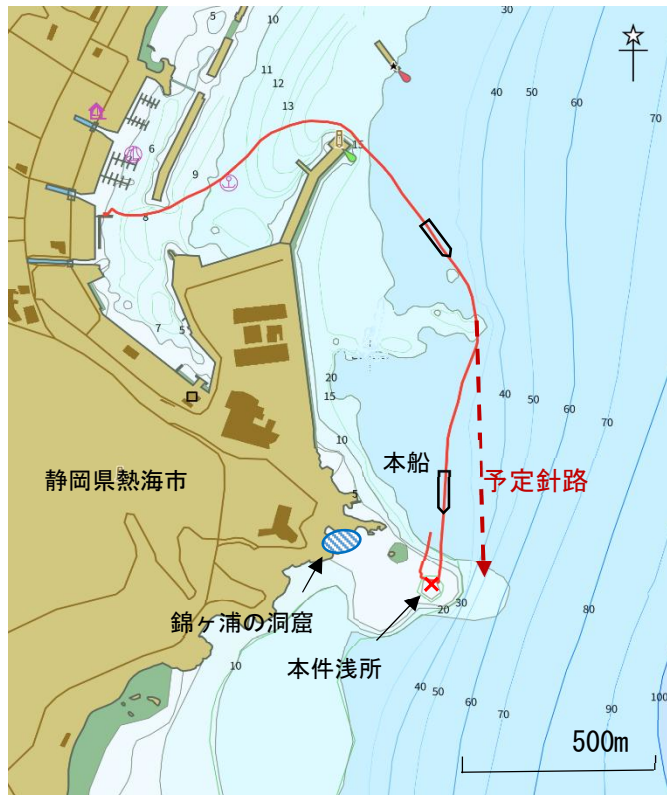


図 1 事故発生経過概略図

船長は、旅客にけががないこと及び本船に浸水等がないことを確認した後、A社担当者に本事故の発生を連絡し、A社担当者が海上保安庁へ通報を行った。

本船は、救助を待つ間、自力での離礁を試みたところ、離礁することができ、自力での航行が可能な状態であったが、船長が旅客に救命胴衣を着用させて来援した救助艇に移乗させた後、帰途についた。

乗組員Aは、本船の操船に慣れておらず、本事故当時、旅客に錦ヶ浦の景観がよく見えるよう周辺の陸岸を見ながら操船することに意識を集中していたので、本件浅所の存在を忘れていた。

船長は、乗組員Aに対し、本件浅所のことは以前から伝えており、出航前にもレーダーを0.5海里レンジで表示させ、西方の陸岸から約0.3海里離すよう伝えたので、当然本件浅所に近づくことはないと思い込み、航行中、本件浅所に気を付けるよう改めて注意喚起を行わなかった。また、目視で周囲の見張りを行っており、レーダー及びGPSプロッターの画面を見ていなかったため、本件浅所に接近していることに気付かなかった。

本船の喫水は、不明であった。

## 分析

本船は、熱海港を南進中、乗組員Aが、本船の操船に慣れていない中、旅客に錦ヶ浦の景観がよく見えるよう操船することに意識を集中し、GPSプロッターの画面で船位の確認をしなかったことから、ふだんよりも陸岸寄りの進路となり、本件浅所に接近していることに気

	<p>付かず、本件浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>乗組員 A は、本件浅所があることを知っていたものの、陸岸を見ながら操船することに意識を集中していたことから、本件浅所の存在を忘れたものと考えられる。</p> <p>船長は、出航前、乗組員 A に対し、レーダー画面を示して西方の陸岸から約 0.3 海里離すよう指導していたことから、本件浅所に近づくことはないと思い込み、航行中は乗組員 A に対し、本件浅所に気を付けるよう改めて注意喚起を行わなかったものと考えられる。また、目視で周囲の見張りを行い、レーダー及び G P S プロッターを確認していなかったことから、本件浅所に接近していることに気付かなかったものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、本船が、熱海港を南進中、乗組員 A が、目視のみで操船することに意識を集中し、本件浅所の存在を忘れて、G P S プロッターで船位の確認をしていなかったため、本件浅所に接近していることに気付かず、本件浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p>
再発防止策	<p>A 社は、本事故の発生を受け、今後の事故防止対策として、レーダーに搭載されたガードリング機能（距離、環内に他船、障害物、陸岸などが接近したときに警報音を発する機能）を設定するなど航海計器の機能を活用するよう乗組員を指導した。</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>・ 操船者は、暗岩及び浅所付近を航行する場合、目視のみに頼らず、航海計器等を使用して船位の確認や障害物の確認を確実に行うこと。</li> <li>・ 船長は、浅所付近を航行する場合、操船者の経験を考慮し、操船者に対して適時適切な注意喚起を行い、見張りを強化するよう自身も船位の確認を適切に行うこと。</li> </ul>