

船舶事故調査報告書

令和7年7月9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6年11月14日 05時10分ごろ
発生場所	兵庫県香美町香住港北西方沖 香住港下浜防波堤灯台から真方位334° 1,050m付近 (概位 北緯35° 39.3′ 東経134° 36.6′)
事故の概要	漁船かねひろ丸は、北西進中、干出岩に乗り揚げた。
事故調査の経過	令和6年11月27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 船舶番号、船舶所有者等	漁船 かねひろ丸、3.2トン HG3-50078（漁船登録番号）、個人所有 第251-21480号（船舶検査済票の番号）
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	船尾部船底外板に破口、プロペラ翼に曲損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 西、風力 2、視界 良好 海象：うねり 波向北、波高約1.0m、潮汐 下げ潮の末期 日出時刻：06時36分ごろ
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、GPSプロッター及びレーダーを作動させ、そでいか漁の目的で香住港北西方沖約6海里の漁場に向け、同港内の係留場所から約15ノットの対地速力で北進を開始した。 船長は、操縦室で立った姿勢で手動操舵により操船中、過去の航跡を表示したGPSプロッターを見て香美町弁天島の東方沖を通過したと思い、過去の航跡に沿うよう漁場に向けて左舵を取って北西進とし、自動操舵に切り替えた。 船長は、北西進中、衝撃を感じて周囲を確認したところ、本船が香美町松島北方沖の干出岩（以下「本件干出岩」という。）に乗り揚げたことに気付いた。 船長は、本船を離礁させることができなかったため、僚船の船長に携帯電話で救助を依頼し、僚船の船長が118番通報した。 船長は、機関を停止して本船から岩場に降りて救助を待っていたところ、来援した僚船の船長に発見され、海上保安庁のヘリコプターにより救助された。 本船は、本事故の翌日、起重機船によって岩場から引き出され、香住漁港内の岸壁に陸揚げされた。 船長は、香住港の出入港経験が約40年あり、松島北方沖に浅所が

	存在することを知っていた。 船長は、ふだんからGPSプロッター画面の縮尺を拡大等することなく過去の航跡に沿うよう操船していたが、これまで乗揚等の危険を感じたことがなかった。 海図W1188（余部埼[伊笹岬]至久美浜湾、平成15年1月16日刊行）によれば、松島北方沖には干出岩等の浅所がある危険界線^{*1}で囲まれた海域が存在する。（図1参照） 図1 事故発生経過概略図 本船の喫水は、船首約0.3m、船尾約1.3mであった。 船長は、救命胴衣を着用していた。
分析	本船は、香住港を北進中、船長が弁天島の東方沖を通過する前に左舵を取ったことから、本件干出岩に向かう針路となり、本件干出岩に乗り揚げたものと考えられる。 船長は、GPSプロッターに表示した過去の航跡を見て弁天島の東方沖を通過したと思い左舵を取ったが、GPSプロッター画面の縮尺を拡大するなどして正確な船位を確認しなかったことから、弁天島の東方沖を通過する前に左舵を取ったものと考えられる。
原因	本事故は、夜間、本船が香住港を北進中、船長が、GPSプロッターに表示した過去の航跡に沿って左舵を取る際、GPSプロッター画面の縮尺を拡大するなどして正確な船位を確認しなかったため、本船が、過去の航跡よりも早期に左転を開始して本件干出岩に向かう針路となり、本件干出岩に乗り揚げたものと考えられる。
再発防止策	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。 ・船長は、浅所が点在する海域において、GPSプロッターを使用

^{*1} 「危険界線」とは、危険物存在の注意を航海者に促すものであり、多数の危険物を含んだ範囲を区域で示し、航行上安全でない区域を示すものをいう。

	して操船する場合、GPSプロッター画面の縮尺を拡大するなどして正確な船位を確認し、浅所から安全な距離を確保すること。
--	--