

船舶インシデント調査報告書

令和3年10月6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

インシデント種類	座洲
発生日時	令和3年4月3日 22時35分ごろ
発生場所	静岡県静岡市吹合岬 清水灯台から真方位029° 610m付近 (概位 北緯35° 00.9' 東経138° 32.0')
インシデントの概要	プレジャーボート丸清丸 ^{まるせい} は、北西進中、海岸に座洲した。
インシデント調査の経過	令和3年5月13日、本インシデント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 丸清丸、5トン未満 241-12505静岡、個人所有 7.20m (Lr) × 2.12m × 0.62m、FRP ディーゼル機関、47.10kW、平成5年7月
乗組員等に関する情報	船長 75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 昭和53年6月9日 免許証交付日 平成28年11月22日 (令和3年12月15日まで有効)
死傷者等	なし
損傷	なし
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 北、風力 2、視界 良好 海象：波高 約0.5m、潮汐 高潮時
インシデントの経過	本船は、船長が1人で乗り組み、知人2人を乗せ、令和3年4月3日17時50分ごろ静岡市清水港を出港し、吹合岬南方沖2海里（M）付近の海域で釣りをを行った後、22時05分ごろ帰航の目的で同海域を出発した。 本船は、船長が舵輪の前に立って手動操舵で操船に当たり、知人2人が前部甲板の船横方向に渡した板に腰を掛け、約6ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で北東進した。（写真1参照）



写真1 本船

船長は、予定進路として、吹合岬南南東方沖1.3M付近の魚礁（以下「本件魚礁」という。）を通過した後、清水港港口の清水港外港防波堤南灯台（群閃赤光、毎13秒に3閃光）の灯光（以下「赤灯光」という。）と清水港三保防波堤北灯台（群閃緑光、毎13秒に3閃光）の灯光（以下「緑灯光」という。）との間に向けて左転し、帰港することとされていた。

船長は、本件魚礁の位置をGPSプロッターで確認しながら航行し、本件魚礁を通過した後、吹合岬南東方沖においても引き続き北東進を続け、清水港のふ頭に設置されたガントリークレーンの照明や街明かりが背景となる中、赤灯光及び緑灯光を目視で探しながら航行した。

船長は、点滅する赤灯光及び緑灯光を左舷船首方に見つけたので、両灯光に向けて左転して北西進し、途中、波が穏やかになってきたので約8knに増速して航行中、22時35分ごろ船底を擦る音とともに主機が停止したので、吹合岬の海岸に乗り揚げたことに気付いた。

本船は、船長が本インシデントの発生を118番通報して救助を依頼し、来援した巡視艇に引き出されたのち清水港内の海上保安部基地までえい航され、翌日、自力航行で係留地に戻った。

（付図1 インシデント発生経過概略図 参照）

その他の事項

本船の喫水は、船首約0.4m、船尾約1.1mであった。

船長は、日中には静岡市久能山沖まで釣りに行っていたが、夜間には清水港内で釣りを行うことがほとんどであった。

船長は、本インシデント当時、本件魚礁を通過後、赤灯光及び緑灯光を目視で確認しようと操舵室前面の窓に顔を近づけて操船していて、舵輪の左舷側に設置したGPSプロッターの画面が目に入らなかったため、同プロッターで船位や両灯光の位置を確認しておらず、両灯光を見つけて左転した後も見失わないよう両灯光を注視していた。（写真2参照）

GPS
プロッター



舵輪

写真2 操舵室

船長は、左から緑灯光、赤灯光の順に並んで見えたときに左転したつもりで、予定進路のとおり航行していると思っていたが、本インシデント後、両灯光の位置が逆に見えているときに左転したのかもしれないと思った。

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、赤灯光及び緑灯光について、次のとおり記載されている。

清水港三保防波堤北灯台（ $35^{\circ} 01.4' N 138^{\circ} 31.5' E$ ）及び清水港外港防波堤南灯台（ $35^{\circ} 01.7' N 138^{\circ} 31.2' E$ ）は、夜間、陸上の灯火に紛れて見えにくいという。

運輸安全委員会の船舶事故ハザードマップ^{*1}によれば、平成21年以降、吹合岬付近において、乗揚事故及びインシデント（座洲）が夜間に3件発生しており、いずれもGPSプロッター等の航海計器を確認していない事案であった。

本インシデント当時、本船の乗船者は、いずれも救命胴衣を着用していた。

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、吹合岬南東方沖を北東進中、船長が、清水港のふ頭に設置されたガントリークレーンの照明等や街明かりが背景となる状況下、目視のみで赤灯光及び緑灯光の位置関係を見て左転したことから、吹合岬に向かって航行することとなり、同岬の海岸に座洲したものと考えられる。

船長は、赤灯光及び緑灯光が陸上の灯火に紛れて見えにくかったこ

*1 「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:<http://jtsb.mlit.go.jp/hazardmap/>

	<p>と、及び夜間の港外での航行経験が少なかったことから、予定していた転針場所の手前で左転したものと考えられる。</p> <p>船長は、点滅する赤灯光及び緑灯光を確認しようと操舵室前面の窓に顔を近づけて操船していたことから、GPSプロッターの画面が目に入らず、目視のみで両灯光の位置関係を判断したものと考えられる。</p>
原因	<p>本インシデントは、夜間、吹合岬南東方沖において、本船が北東進中、船長が、清水港のふ頭に設置されたガントリークレーンの照明等や街明かりが背景となる状況下、目視のみで赤灯光及び緑灯光の位置関係を見て左転したため、吹合岬に向かって航行することとなり、同岬の海岸に座洲し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、夜間、照明等や街明かりが背景となる状況下、灯台等の航路標識の灯火を目標として転針する場合、目視のみならずGPSプロッター等の航海計器も活用して、船位、航路標識の位置及び灯質等を確認すること。

付図1 インシデント発生経過概略図

