

船舶事故調査報告書

令和3年4月7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

事故種類	乗揚																													
発生日時	令和2年8月10日 17時20分ごろ																													
発生場所	和歌山県田倉崎西方沖 田倉崎灯台から真方位210°244m付近 (概位 北緯34°15.8 東経135°03.6)																													
事故の概要	プレジャーボート紀州児ギャング猫団丸は、南東進中、浅所に乗り揚げた。 紀州児ギャング猫団丸は、プロペラ翼の曲損等を生じた。																													
事故調査の経過	令和2年8月17日、本事故の調査を担当する主管調査官（神戸事務所）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 紀州児ギャング猫団丸、2.99トン 260-15751和歌山、個人所有 7.97m×2.10m×0.65m、FRP ディーゼル機関、80.9kW、昭和57年5月																													
乗組員等に関する情報	船長 37歳 二級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士 免許登録日 平成27年11月20日 免許証交付日 平成27年11月20日 (令和2年11月19日まで有効)																													
死傷者等	なし																													
損傷	プロペラ翼に曲損、プロペラシャフトに曲損、舵板が脱落																													
気象・海象	気象：天気 晴れ、視界 良好 本事故発生場所の西北西方約3.1海里（M）に位置する友ヶ島観測所の8月10日の観測値は、次のとおりであった。																													
	<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">時刻 (時：分)</th> <th colspan="2">平均</th> <th colspan="2">最大瞬間</th> </tr> <tr> <th>風向</th> <th>風速(m/s)</th> <th>風向</th> <th>風速(m/s)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>07:00</td> <td>南</td> <td>8.5</td> <td>南</td> <td>10.2</td> </tr> <tr> <td>08:00</td> <td>南南東</td> <td>10.4</td> <td>南南東</td> <td>12.4</td> </tr> <tr> <td>15:00</td> <td>南南東</td> <td>12.7</td> <td>南南東</td> <td>15.1</td> </tr> <tr> <td>16:00</td> <td>南南東</td> <td>14.9</td> <td>南</td> <td>17.8</td> </tr> </tbody> </table>	時刻 (時：分)	平均		最大瞬間		風向	風速(m/s)	風向	風速(m/s)	07:00	南	8.5	南	10.2	08:00	南南東	10.4	南南東	12.4	15:00	南南東	12.7	南南東	15.1	16:00	南南東	14.9	南	17.8
時刻 (時：分)	平均		最大瞬間																											
	風向	風速(m/s)	風向	風速(m/s)																										
07:00	南	8.5	南	10.2																										
08:00	南南東	10.4	南南東	12.4																										
15:00	南南東	12.7	南南東	15.1																										
16:00	南南東	14.9	南	17.8																										

	<table border="1"> <tr> <td>16:30</td> <td>南南東</td> <td>14.5</td> <td>南南東</td> <td>17.7</td> </tr> <tr> <td>17:00</td> <td>南南東</td> <td>15.5</td> <td>南南東</td> <td>18.2</td> </tr> <tr> <td>17:20</td> <td>南南東</td> <td>14.1</td> <td>南南東</td> <td>17.2</td> </tr> </table> <p>海象：波向 南、波高 約1m、和歌山市沖ノ島における本事故当時の潮汐は上げ潮の初期で、潮高は約145cmであった。</p> <p>和歌山市には、8月7日16時05分に強風注意報（平均風速15m/s）が発表され、本事故時も継続中であった。</p>	16:30	南南東	14.5	南南東	17.7	17:00	南南東	15.5	南南東	18.2	17:20	南南東	14.1	南南東	17.2
16:30	南南東	14.5	南南東	17.7												
17:00	南南東	15.5	南南東	18.2												
17:20	南南東	14.1	南南東	17.2												
事故の経過	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、友人である同乗者2人を乗せ、釣りの目的で、令和2年8月10日07時00分ごろ和歌山市加太港沖及び友ヶ島周辺の釣り場に向けて和歌山下津港和歌山区に所在する係留施設を出発した。</p> <p>本船は、田倉埼を陸岸から約1M離して通過し、加太港沖で釣りを行ったのち、友ヶ島北方沖に移動して釣りを行っていた。</p> <p>船長は、当初の予定通り、16時00分ごろ釣りを終えて帰路につくこととした。</p> <p>本船は、船長が手動操舵により舵輪後方で立って操船に当たり、同乗者2人が後部甲板で休憩し、16時30分ごろ、友ヶ島南方沖で右舷方から風浪が打ち付けて激しく揺れる状態となり、船長が回転数を2,000回転から1,000回転に下げた。</p> <p>船長は、操舵スタンド前方にアクリル製の風防が白濁し、前方が見えづらかったものの、無事に航行できると判断し、右舷方から顔を出して右足を右舷の舷縁に乗せて舵輪（船体中央より右舷側に設置）を左手で操作しながら操船に当たっていた。</p> <p>船長は、右舷方からしぶきを受けながら、波に対して船首を波に向けることに集中し、航行を続けていた。</p> <p>本船は、陸岸に圧流され続けて南東進していた。</p> <p>船長は、17時20分ごろ、舵輪の前方にあったGPSプロッターを見る余裕もなく右舷方の波の状況を見ていたところ、船尾船底部に衝撃を感じ、田倉埼沖の浅瀬に乗り揚げて通過したことを認めた。</p> <p>船長は、田倉埼の西岸に寄っていたことに気付き、本船を沖に出そうと右舵をとり、しばらく西進したのち、左転して再び南進しようと舵輪を左に回したが舵が効かないので、後部甲板上の点検窓を確認したところ、舵板が紛失していることを認め、17時30分ごろ携帯電話で118番へ通報した。</p> <p>本船は、漂泊状態で巡視艇の到着を待ち、18時30分ごろ来援した巡視艇にえい航され、20時15分ごろ和歌山下津港に到着した。（付図1 事故発生経過概略図、写真1 本船、写真2 帰航時の操船姿勢（再現）、写真3 舵板の状態 参照）</p>															
その他の事項	<p>本船の喫水は、船首約0.4m、船尾約1.1mであった。</p> <p>船長は、本事故当日、釣り場に着くまでの間、天候及び海象が航行</p>															

	<p>に困難になる程ではなく、友ヶ島北方で釣りをを行っている際にも南風を回避する状況だったので、風速が強くなっていたものの、まだ大丈夫と思い、釣りを続けていた。</p> <p>船長は、田倉埼を陸岸から約1M離して通過するようにしており、加太港沖及び友ヶ島周辺で釣りを行った後、帰航時に風浪が高くなっていた経験が何度かあったが、機関の回転数を下げて船首を波に向ける操船を行うことで、安全に航行できていた。</p> <p>文献（小型船舶操縦士学科教本、財団法人日本船舶職員養成協会編著、株式会社舵社、平成15年発行）には、安全な航行をするための船長の心得に、気象に関して、次の記述がある。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・発航前 気象情報を集める <ul style="list-style-type: none"> 出航後に荒天に見舞われ、危険な状態になることもしばしばあります。そのような危険を回避するには、出航前に次の方法で十分な気象情報を入手し海難事故防止に努めなければなりません。 1. テレビ、ラジオ、新聞、インターネット、電話（177番、船舶気象通報など）ファックス 2. 観天望気（雲や風の状態を見て気象の予測をすること） ・航行中 気象・海象の変化に対する注意 <ul style="list-style-type: none"> 気象・海象の変化に注意して、荒天などが予想される場合には早めに計画を変更し、帰港するか、または安全な湾内などに避難しましょう。
<p>分析</p> <p>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</p>	<p>あり なし あり</p> <p>本船は、強風注意報が発表されている状況下、田倉埼西方沖において、南東進中、船長が、釣りを終えて帰航する際、右舷方の波の状況を見ながら船首を波に向ける操船に集中していたことから、左舷方の陸岸に圧流されていることに気付かず、浅瀬に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、これまで、帰航時に風浪が高くなった経験があるが、その場合、機関の回転数を下げて船首を波に向ける操船を行うことで、安全に航行できた経験があったことから、無事に航行できると判断したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、強風注意報が発表されている状況下、本船が、田倉埼西方沖において、南東進中、船長が、釣りを終えて帰航する際、右舷方の波の状況を見ながら船首を波に向ける操船に集中していたため、左舷方の陸岸に圧流されていることに気付かず、浅瀬に乗り揚げたものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</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</p>

	<p>られる。</p> <ul style="list-style-type: none">・ 船長は、荒天時、波の状況を見て操船に集中するだけでなく、GPSプロッター等の航海計器を活用し、船位の確認に努めること。・ 船長は、警報及び注意報が発表されているときは、出航を控えること。・ 船長は、出航後、空及び海面の状態を確認するとともに、定時毎に携帯電話等で気象情報の収集に努め、気象海象の変化に注意すること。
--	---

付図1 事故発生経過概略図

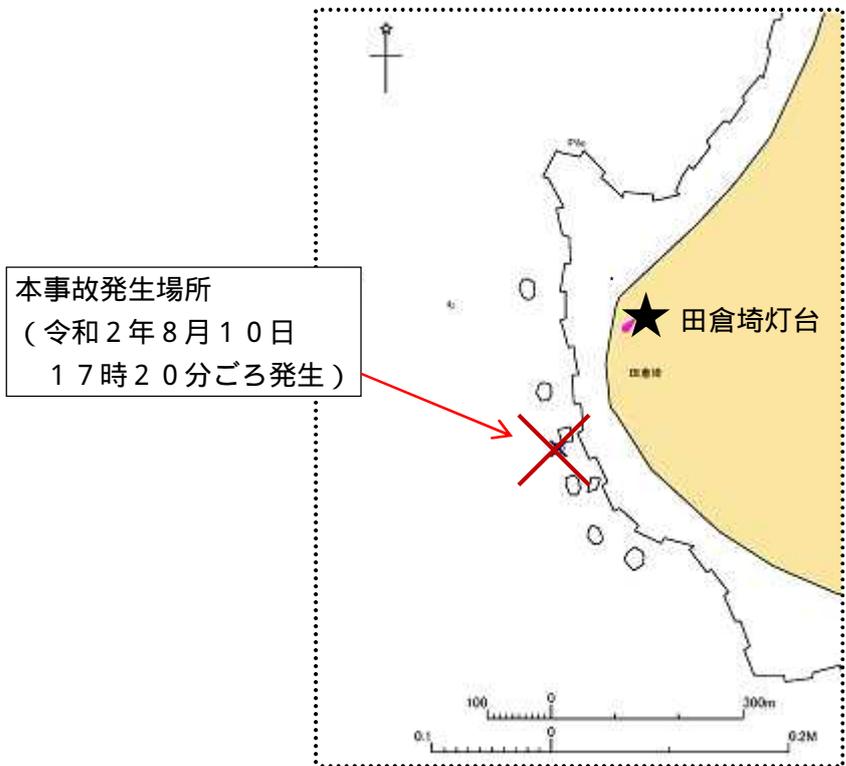


写真1 本船



GPSプロッター設置場所
取り外した状態

写真2 帰航時の操船姿勢（再現）



アクリル製の風防
舵輪後方から船首方の見通し

写真3 舵板の状態

