

# 伊勢湾・三河湾のプレジャーボート関連事故ハザードマップ

運輸安全委員会事務局地方事務所による分析（横浜事務所）

令和6（2024）年3月発行

## 1. はじめに

伊勢湾及び三河湾におけるプレジャーボート関連の事故等を「船舶事故ハザードマップ※1」（図1参照）で見ると、特定の海域で特有な事故やインシデントが多発していることが分かります。

横浜事務所は、伊勢湾・三河湾におけるプレジャーボート関連の事故事例と原因を分析し、特定の海域における同種事故の発生状況、原因、再発防止策を取りまとめました。

取りまとめた情報は、船舶事故ハザードマップ中に「注意喚起情報」として掲載しており、航路計画時や航行中に容易に参照することができます。本分析集では、P4～9で事例をご紹介します。

※1 運輸安全委員会では、事故等が発生した地点や海上交通のハザード情報を地図上に表示させる『船舶事故ハザードマップ』をホームページにて公開している。

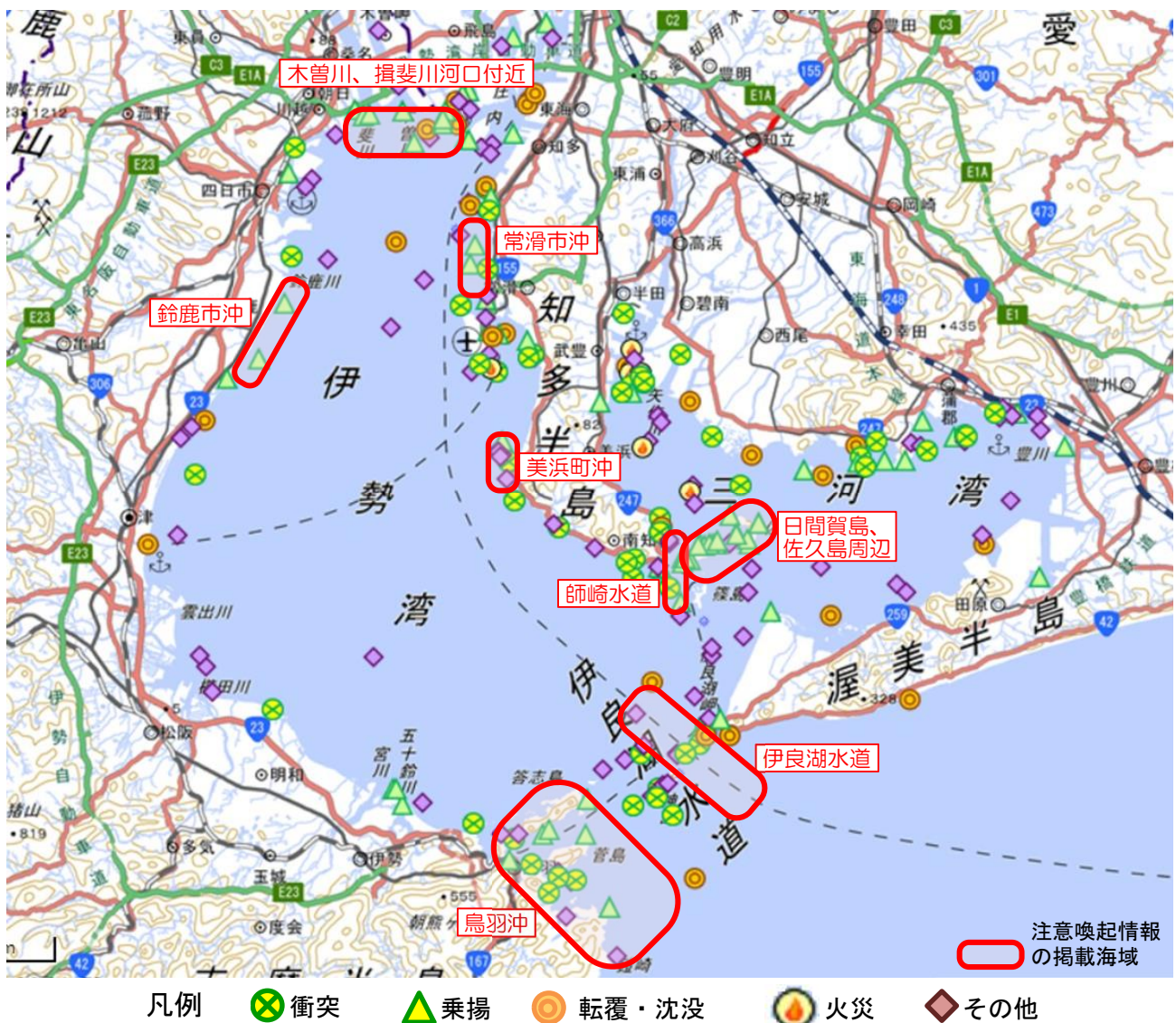


図1 船舶事故ハザードマップの表示例

## 2. プレジャーボート関連事故等の発生状況

### (1) プレジャーボート関連の事故等種別

運輸安全委員会発足（平成20年10月）から令和5年末までに公表された事故等調査報告書（以下「報告書」という。）において、伊勢湾及び三河湾におけるプレジャーボート<sup>※2</sup>が関与した事故等は251件で、このうち「乗揚」と「衝突」で、全体の約半数を占めています。（図2参照）

乗揚事故には、定置網や養殖施設（以下「漁業施設」という。）へ乗り揚げたものが10件含まれています。また、施設等損傷事故9件中8件は、漁業施設へ進入して損傷させたものとなっています。

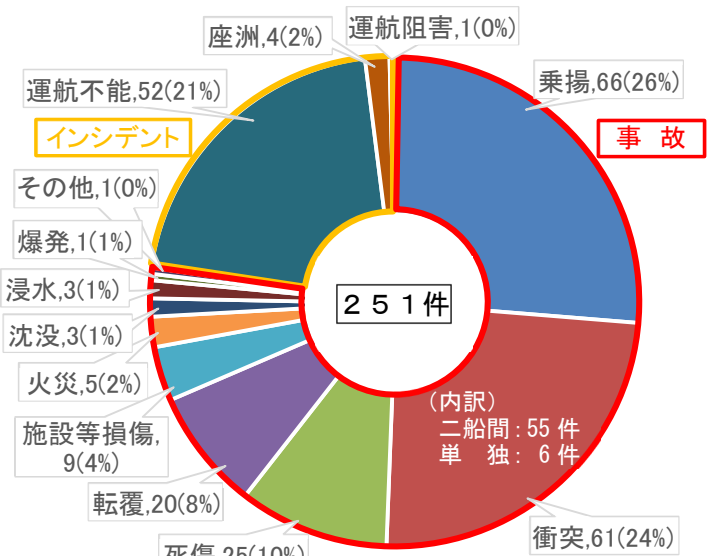


図2 事故等種別

なお、インシデント<sup>※3</sup>57件の大半（91%）は、機関故障等による航行不能です。

※2 本分析集における「プレジャーボート」には、ヨット、ミニボート及び水上オートバイが含まれる。

※3 事故が発生するおそれがあると認められる事態をいう。

### (2) 乗揚事故、漁業施設損傷事故及び単独衝突事故の要因

乗揚、施設等損傷及び単独衝突のうち、平成26年から令和5年末までの10年間に報告書が公表されたものは57件<sup>※4</sup>あり、報告書で示された事故要因<sup>※5</sup>（全65要因）の分類は図3に示すとおりです。

※4 乗揚45件（うち漁業施設9件）、施設等損傷8件（全て漁業施設）、単独衝突4件の計57件

※5 報告書において複数の要因を示している場合は、それぞれの要因を計上している。

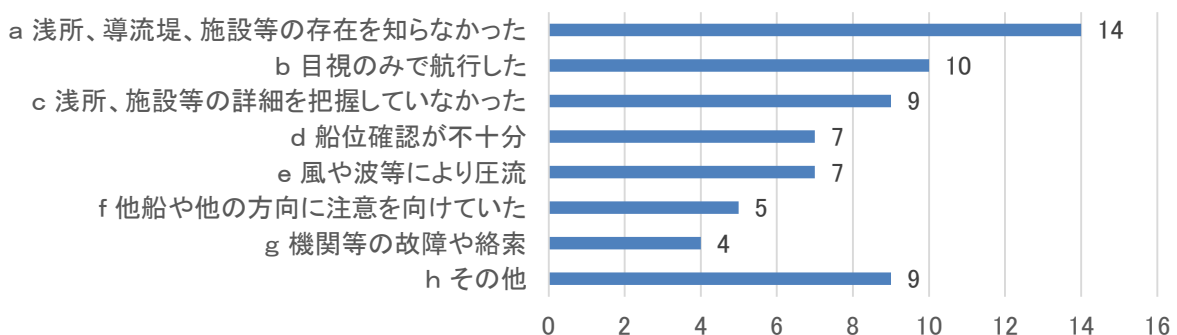


図3 乗揚、漁業施設損傷及び単独衝突の要因内訳

水路調査が十分でなかったことによって発生した事故（要因a及びc）が23件で全体の約35%を占めています。これらの事故を防止するには、海図や海上保安庁のウェブサイト（海洋状況表示システム（海しる））等を用いて、航行予定海域に存在する浅所や漁業施設の位置、潮位変化と可航域の状況及び航路標識の位置等を把握し、事前に航海計画を立てることが重要です。

また、目視のみで航行したり、船位の確認が不十分であった事故（要因b及びd）は、GPSプロッター等の航海機器を活用することで防止することができます。必要に応じて、水路調査で得た情報をGPSプロッターに入力しておくことも事故防止につながります。

### (3) 二船間衝突事故の要因

二船間衝突のうち、平成26年から令和5年末までに報告書が公表されたものは37件<sup>※6</sup>あります。報告書で示されたプレジャーボート側の事故要因<sup>※7</sup>の分類を、航行状態（航行中/錨泊又は漂泊中）ごとの別で、図4～5に示します。

※6 プレジャーボート同士13件、プレジャーボートと他の船種24件の計37件

※7 報告書において複数の要因を示している場合は、それぞれの要因を計上している。

#### ① 航行中のプレジャーボートの事故要因（23隻22要因）

要因aとbだけで半数以上を占めており、要因cも含めると約6割が相手船に気付かないまま衝突しています。航行中には、特定の船舶や一定方向にのみ注意を向けず、また、他船がないと思ひ込まず、常に周囲の見張りを適切に行い、状況に応じてレーダーを活用しましょう。

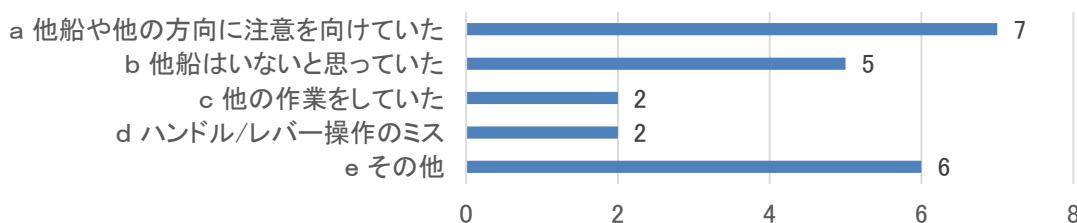


図4 二船間衝突の要因内訳（航行中のプレジャーボート）

#### ② 錨泊又は漂泊中のプレジャーボート側の事故要因（25隻23要因）

要因aが最も多く指摘されていますが、前記①で示したとおり、相手船が自船に気付いているとは限りません。相手船のほとんどは、皆さんが乗船するプレジャーボートに気付かないまま衝突しています。

接近する他船を認めたときには見張りを継続し、相手船に避航動作が見られない場合には汽笛等で注意喚起を行うとともに機関の準備を行い、衝突を避ける行動をとりましょう。

また、相手船に気付かなかったことも要因（要因b及びc）となっています。錨泊又は漂泊中であっても、周囲の見張りを行い、接近する船舶に注意しましょう。

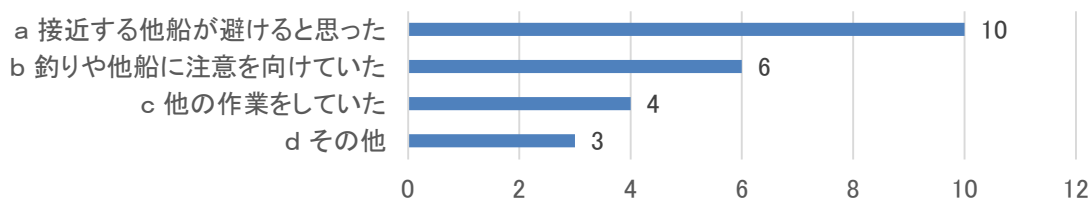


図5 二船間衝突の要因内訳（錨泊又は漂泊中のプレジャーボート）




### 3. 事故多発海域での原因、再発防止策及び事例

船舶事故ハザードマップを用いて更に分析を行うと、同種事故が多発している特定の海域があることが分かります。ここでは、その特定の海域について、この約15年間の事例に基づき、事故の傾向及び主な事例並びに事故防止のポイントを紹介します。

**日間賀島、佐久島周辺：乗揚**

**▲ 乗揚**



**○事故の傾向**

- ・ 浅所等の存在を知らずに航行
- ・ 船位を適切に確認せずに航行
- ・ 風や波により浅所等に向けて圧流

**<注意喚起情報>**  
**小型船の乗揚事故が多発！**  
ひまか 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。

#### 事例 浅所の存在を把握していなかったために乗り揚げた例

発生日時：令和2年9月30日 11時20分ごろ

気象・海象：晴れ、南西の風、風速約1m/s、視界良好、波高約0.2m、  
ほぼ低潮時

概要：A船（3.8トン、10人乗船）は、日間賀島南方沖を航行中、浅所に乗り揚げた。A船は、アウトドライブユニットに脱落が生じた。

#### 判明したこと

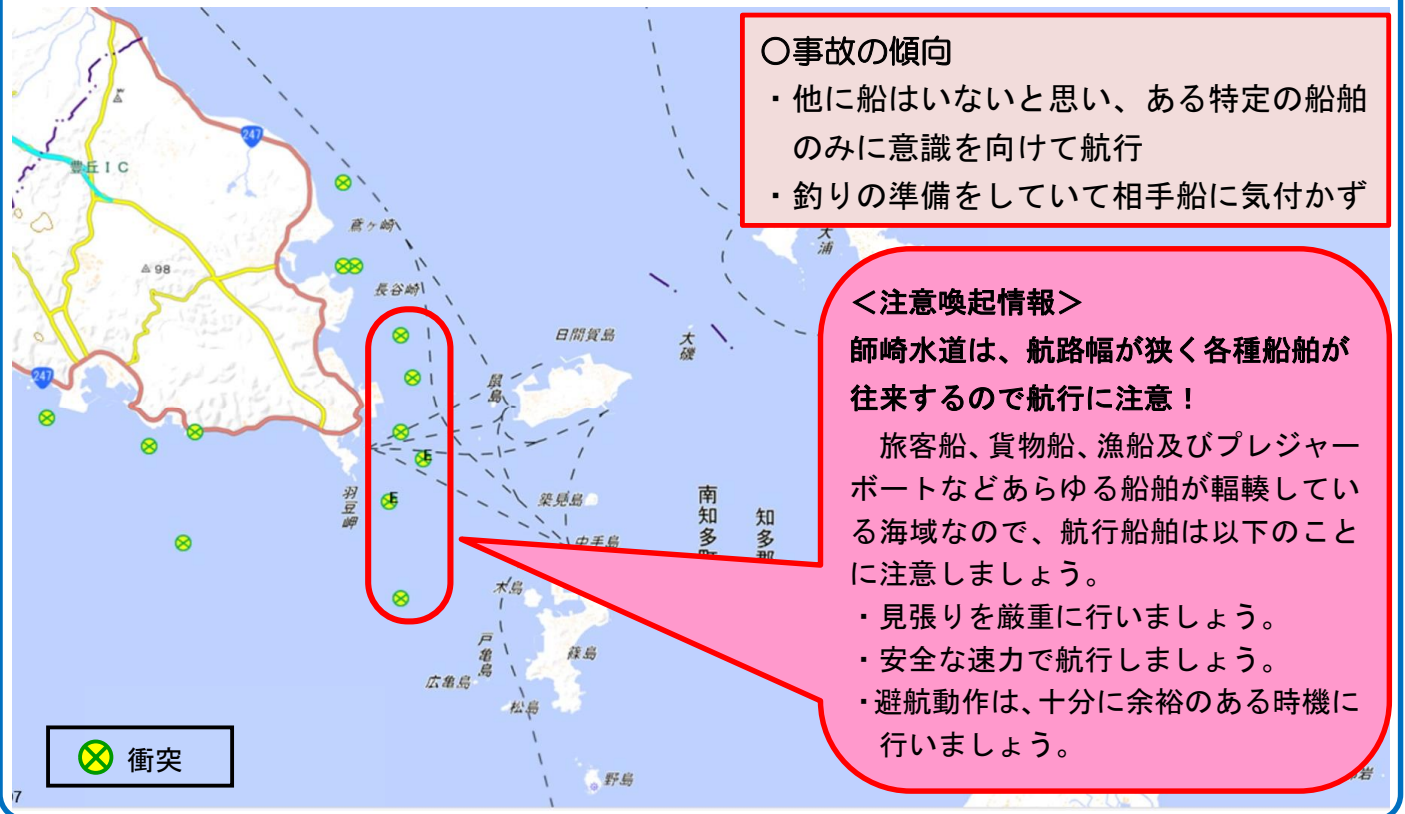
- ・ 船長は、乗り揚げた浅所の存在を把握していなかった。
- ・ クルージングの予定を変更して日間賀島に入港することにしたので、航行時間を短縮しようとして同島に近づいて航行した。
- ・ 船長は、本事故時、操縦免許を取得して2度目の航海であった。



#### ○事故防止ポイント

- ・ 船長は、航行する海域の浅所の場所、潮汐等を事前に把握しておくこと。特に航行時間を短縮しようとして陸岸に近づく場合は、必ず浅所の場所、潮汐等を事前に把握しておくこと。
- ・ 船長は、十分な時間的余裕のある航海計画を立てること。

## 師崎水道：衝突



### ○事故の傾向

- ・他に船はいないと思い、ある特定の船舶のみに意識を向けて航行
- ・釣りの準備をしていて相手船に気付かず

### <注意喚起情報>

師崎水道は、航路幅が狭く各種船舶が往来するので航行に注意！

旅客船、貨物船、漁船及びプレジャーボートなどあらゆる船舶が輻輳している海域なので、航行船舶は以下のことに注意しましょう。

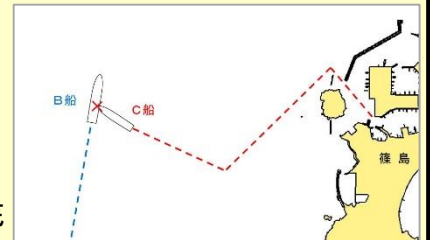
- ・見張りを厳重に行いましょう。
- ・安全な速力で航行しましょう。
- ・避航動作は、十分に余裕のある時機に行いましょう。

### 事例 他船はいないと思った / 他の船舶に意識を向けていたために衝突した例

発生日時：平成30年12月2日 14時28分ごろ

気象・海象：晴れ、北の風、風力2、視界良好、波高約0.2~0.5m

概要：B船（6.1トン、2人乗船）は、北北東進中、また、C船（3.1トン、2人乗船）は、西北西進中、篠島西方沖において両船が衝突した。C船は、船長が負傷し、船首部船底外板の擦過傷等を生じ、また、B船は、右舷船尾部外板の破損等を生じた。



### 判明したこと

#### B船（プレジャーボート）

- ・船長Bは、篠島西方沖に差し掛かる頃、船首方や篠島付近から接近する他船を見掛けなかった。
- ・船長Bは、慣れた海域であったので、レーダーを使用せずに目視のみで見張りを行っていた。
- ・B船には、幅約20cmの窓枠により、右舷船首方に死角が生じていた。

#### C船（プレジャーボート）

- ・船長Cは、右舷船首方を南進する貨物船及び左舷船首方を北進する漁船2隻の動静に注意しながら航行した。
- ・船長Cは、レーダーを表示していたが、貨物船及び漁船2隻に意識を向けていたので、A船の映像に気付かなかった。

### ○事故防止ポイント

- ・船長は、一定方向の船舶の動静だけにとらわれず、常時、全周に渡って、見張りを行うこと。
- ・船長は、航行中、窓枠等で視界が妨げられる場合は、身体を前面に乗り出すなどして、死角を補って見張りを適切に行うこと。
- ・船長は、目視のみならず、レーダー等あらゆる手段を用いて適切な見張りを行うこと。

## 木曾川、揖斐川河口付近：乗揚



### 事例 導流堤の存在を把握していなかったために乗り揚げた例

発生日時：平成30年8月7日 14時20分ごろ

気象・海象：晴れ、北の風、風力2、視界良好、海上平穏、上げ潮の末期

概要：D船（長さ6.79m、2人乗船）は、木曾川河口付近を西進中、導流堤に乗り揚げた。D船は、船内外機アウトドライブの破損等を生じた。

#### 判明したこと

- ・ 船長は、木曾川河口付近を航行するのが初めてで、導流堤の存在を把握していなかった。
- ・ 船長は、海面とほぼ同じ高さとなっていた導流堤を潮目だと思って航行していた。

### ○事故防止ポイント

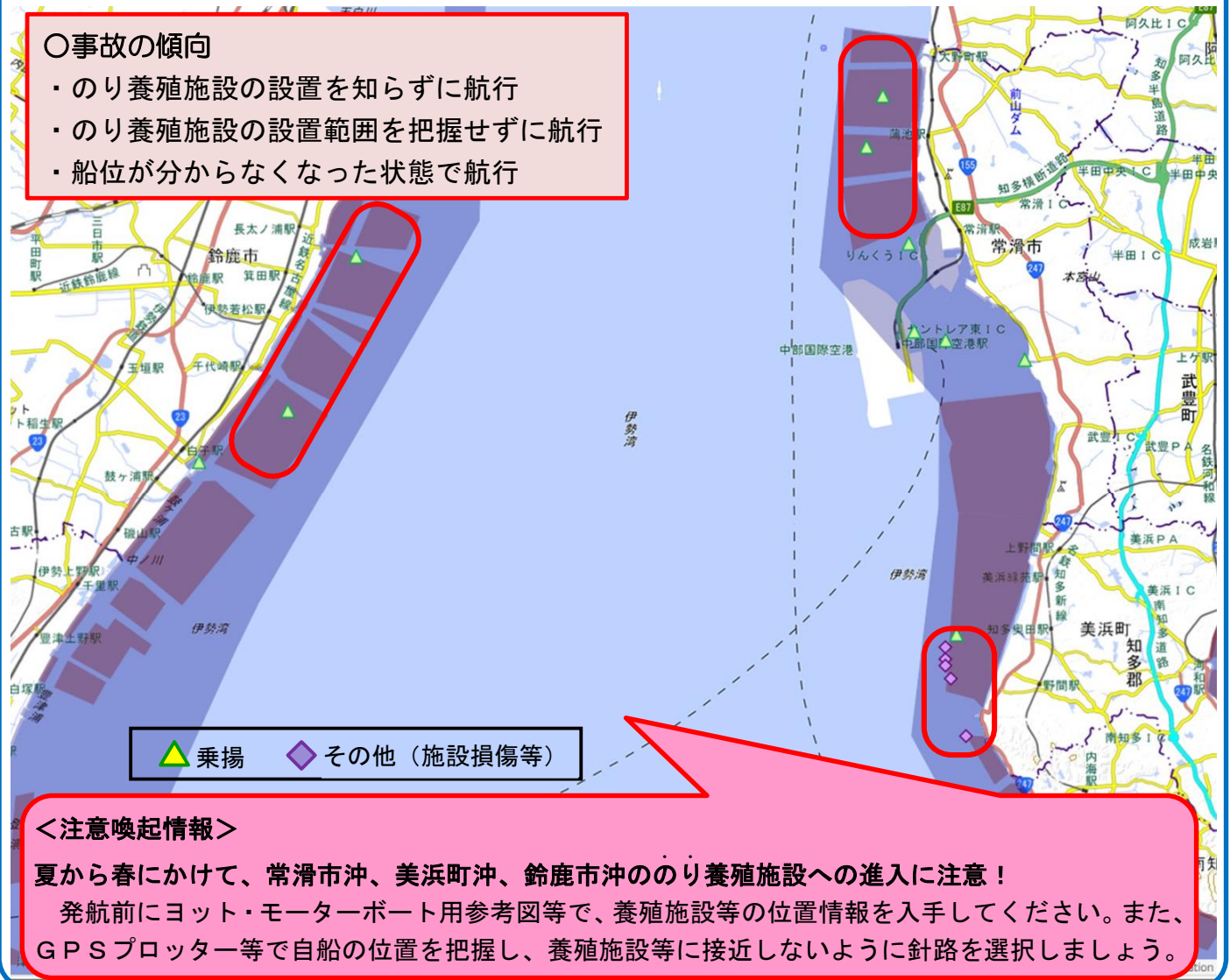
- ・ 船長は、初めて航行する海域では、事前に海図等により水路調査を行い、導流堤等の位置を把握しておくこと。



## 常滑市沖、美浜町沖、鈴鹿市沖：養殖施設への進入

### ○事故の傾向

- ・ のり養殖施設の設置を知らずに航行
- ・ のり養殖施設の設置範囲を把握せずに航行
- ・ 船位が分からなくなった状態で航行



### <注意喚起情報>

夏から春にかけて、常滑市沖、美浜町沖、鈴鹿市沖ののり養殖施設への進入に注意！

発航前にヨット・モーターボート用参考図等で、養殖施設等の位置情報を入手してください。また、GPSプロッター等で自船の位置を把握し、養殖施設等に接近しないように針路を選択しましょう。

### 事例 のり養殖施設の設置範囲を把握せずに航行して同施設に進入した例

発生日時：令和3年2月28日 16時40分ごろ

気象・海象：曇り、南東の風、風力2、視界良好、海上平穏

概要：E船（4.1トン、4人乗船）は、鈴鹿市沖を北北東進中、のり養殖施設に乗り揚げた。のり養殖施設は、網等に折損を生じた。



#### 判明したこと

- ・ 船長Eは、千代崎港東方沖の養殖施設に注意するよう申し継いで、乗組員Eと操船を交代した。
- ・ 乗組員Eは、船首方の黄色旗の浮標を避けた後、ほかに浮標が見えず、養殖施設の沖側にいると思い、陸岸の煙突を船首目標として、目視のみで航行した。
- ・ 乗組員Eが夏場に同海域を航行した際には、養殖施設は設置されていなかった。
- ・ 乗組員Eは、レーダー及びGPSプロッターの適切な操作方法を知らず、陸岸付近を航行していることに気付かなかった。

### ○事故防止ポイント

- ・ 操船者は、航海計器の操作に習熟し、それらの航海計器を活用して自船位置を把握し、養殖施設から十分に距離を離して航行すること。
- ・ 操船者は、出港前に海上保安庁のウェブサイト（海洋状況表示システム（海しる））等で航行する海域の養殖施設の設置状況を把握するなど、水路調査を十分に行うこと。

## 鳥羽沖：乗揚、衝突

### ○事故の傾向

乗揚・暗岩や干出岩があるとは思わずに航行

- ・潮位による干出岩の見え方で他の岩場と勘違いしたまま航行

衝突・航行の支障となる船舶はいないと思って航行

- ・相手船が避けてくれると思い釣り等を継続



### <注意喚起情報>

**鳥羽沖は、乗揚事故、衝突事故に注意！**

鳥羽沖を航行する場合、海図等で事前に暗岩、干出岩等の位置を確認し、これに接近しないように航行しましょう。また、潮位によって干出岩の見え方は異なります。GPSプロッター等の航海計器を有効に活用しましょう。

航行中は、常時適切な見張りを行い、漂流中等であっても相手船が避けてくれるとは思わずに周囲の見張りを行い、汽笛等で注意喚起を行う等の衝突を避ける措置を採りましょう。

▲ 乗揚

⊗ 衝突

### 事例 潮位による見え方で干出岩と思わず航行したために乗り揚げた例

発生日時：令和4年1月29日 08時05分ごろ

気象・海象：晴れ、北東の風、風力1、海上平穏、下げ潮の中央期

概要：F船（2.8トン、3人乗船）は、ハンス鼻北北東方沖を南東進中、岩礁（タナバシ）に乗り揚げた。F船は、プロペラの欠損等を生じた。

#### 判明したこと

- ・船長は、前回遊漁の際、沖から見てハンス鼻付近に岩礁（タナバシ）があることを認め、同岩礁を目視で確認できると思い、事前に水路調査を行っていなかった。
- ・船長は、左舷船首方に干出した岩を認めたものの、潮位によって海面上に干出している部分が小さく、同岩が前回遊漁の際に認めた岩礁とは思わず、約20~30mの距離を隔てて航行した。
- ・船長は、GPSプロッターの表示画面を魚群探知との分割表示としており、プロッター表示が小さくて、表示されていたタナバシに気付かなかった。

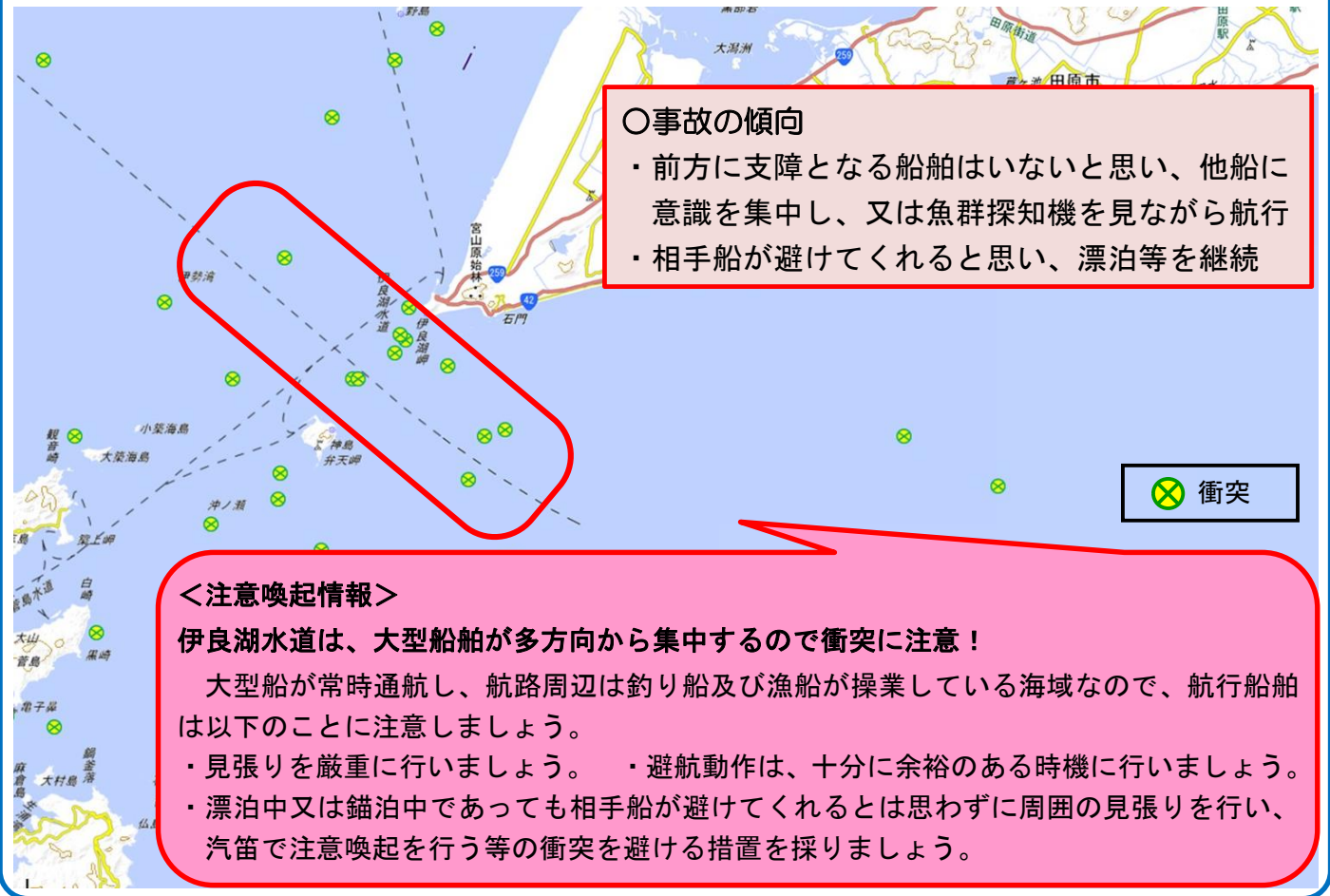


### ○事故防止ポイント

- ・船長は、航行予定の海域について事前に水路調査を行い、潮位の変化を考慮した上で浅礁域等から十分に距離を隔てて航行すること。
- ・船長は、浅礁域が拡延している海域を航行する場合、船位や岩礁等の障害物を確認できるようにGPSプロッターの画面表示を適切に設定すること。



## 伊良湖水道：衝突



### 事例 他船はいないと思った / 相手船が避けてくれると思い漂泊を続けたために衝突した例

発生日時：令和2年1月22日 09時45分ごろ

気象・海象：晴れ、北北西の風、風力2、視界良好、海上平穏

概要：G船（9.1トン、10人乗船）は、南進中、また、H船（長さ6.60m、2人乗船）は、漂泊中、神島北北東方沖において両船が衝突した。H船は、乗船者2人が重軽傷を負い、左舷中央部外板に破口等を生じ、また、G船は、船首部外板に擦過傷を生じた。



#### 判明したこと

##### G船（遊漁船）

- ・船長Gは、神島北北東方沖にふだんよく見掛ける2～3隻のほかに他船を見掛けなかった。
- ・船長Gは、船首方に他船はいないと思い、魚群探知機の映像を見ながら航行を続けた。

##### H船（プレジャーボート）

- ・船長Hは、接近するG船に気付いた際、航行中のG船が漂泊中のH船を避けてくれると思い、漂泊を続けた。
- ・船長Hは、避ける様子がないG船を見て慌ててしまい、音響信号器具として備えていた笛を使用することを思い浮かばなかった。

#### ○事故防止ポイント

- ・船長は、釣り場を探す際、前方に船はいないと思わず、また、魚群探知機で魚群を探すこと等の特定の対象に集中することなく、常時周囲の適切な見張りを行うこと。
- ・船長は、漂泊中において、他船が避けてくれると思わず、周囲の適切な見張りを行い、他船が自船に気付いていない可能性を考慮し、余裕のある時機に注意喚起信号を行うとともに、機関を始動して移動するなどの衝突を避けるための措置を採ること。

## 4. まとめ

今回分析を行った、伊勢湾・三河湾におけるプレジャーボートが関連した事故は、「乗揚事故」及び「衝突事故」が約半数を占めていること、特定の海域で同種事故が発生していることが分かりました。そしてこれらの事故を防ぐポイントは次のとおりです。

### 乗揚事故・漁業施設損傷事故・単独衝突事故

#### ○事故防止ポイント

##### 出航前に水路調査を行きましょう！

- 海図等を活用して、航行予定海域に存在する浅所や漁業施設の位置、潮汐及び可航域の状況並びに航路標識の位置等を把握し、安全な航海計画を立てましょう。

##### GPSプロッター等の航海機器を活用しましょう！

- GPSプロッター等の操作に習熟し、それらを利用して、適宜、自船の位置を確認しましょう。また、必要に応じて水路調査で得た情報を入力し、レンジ等の画面表示を適切に設定しましょう。

### 二船間衝突事故

#### ○事故防止ポイント

##### 航行中には、常に周囲の見張りを行いましょう！

- 特定の船舶や一定方向にのみ注意を向けず、また、他船がないと思わずに、常に周囲の見張りを適切に行い、状況に応じてレーダーを活用しましょう。

##### 錨泊又は漂流中であっても周囲の見張りをを行い、衝突を避ける行動をとりましょう！

- 釣り等にのみ集中せず周囲の見張りをを行い、接近する他船を認めたとときには見張りを継続しましょう。また、相手船に避航動作が見られない場合には汽笛等で注意喚起し、機関を使用して移動する等の衝突を避ける行動をとりましょう。



船舶事故  
ハザードマップ

～地図から探せる事故と  
リスクと安全情報～

<https://jtsb.mlit.go.jp/hazardmap/>



船舶事故ハザードマップ  
モバイル



<https://jtsb.mlit.go.jp/hazardmap/mobile/index.html>



運輸安全委員会事務局横浜事務所

〒231-0003 横浜市中区北仲通 5-57 横浜第 2 合同庁舎 19 階

Tel: 045-201-8396 URL <https://www.mlit.go.jp/jtsb/>

