

# 船舶事故調査報告書

船種船名 モーターボート 清風丸  
船舶番号 252-17408 和歌山  
総トン数 5トン未満（長さ8.54m）

事故種類 乗揚  
発生日時 平成20年10月4日 22時40分ごろ  
発生場所 和歌山県美浜町  
紀伊日ノ御埼灯台から真方位249° 520m付近  
（概位 北緯33° 52.8′ 東経135° 03.3′）

平成21年10月8日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委 員 横 山 鐵 男（部会長）  
委 員 山 本 哲 也  
委 員 根 本 美 奈

## 1 船舶事故調査の経過

### 1.1 船舶事故の概要

モーターボート<sup>せいふう</sup>清風丸は、船長ほか2人が乗船し、和歌山県美浜町日ノ御埼沖を航行中、平成20年10月4日（土）22時40分ごろ、日ノ御埼沖の<sup>おおくらばえ</sup>大倉箸付近の浅所に乗り揚げた。

同船は、船長及び同乗者2人が負傷し、左舷船首外板の破口などを生じた。

### 1.2 船舶事故調査の概要

#### 1.2.1 調査組織

運輸安全委員会は、平成20年11月7日、本事故の調査を担当する主管調査官（神戸事務所）を指名した。

### 1.2.2 調査の実施時期

平成20年12月10日 現場調査及び口述聴取

平成20年12月19日、平成21年4月1日、17日、7月23日、30日  
口述聴取

### 1.2.3 原因関係者からの意見聴取

原因関係者から意見聴取を行った。

## 2 事実情報

### 2.1 事故の経過

本事故が発生するまでの経過は、清風丸（以下「本船」という。）船長の口述によれば、次のとおりであった。

本船は、平成20年10月4日14時00分ごろ、船長が1人で乗り組み、2人（以下、「同乗者A」及び「同乗者B」という。）を同乗させ、釣りの目的で、和歌山県海南市の係留地を出発し、同県印南町切目埼南東沖で釣りをした。その後、21時40分ごろ、印南港横島防波堤灯台から171°（真方位、以下同じ。）3,000m付近の釣り場を出発し、GPSプロッターを見ながら、紀伊日ノ御埼灯台（以下「日ノ御埼灯台」という。）の灯光を確認し、約307°の針路、約13ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で、帰途についた。

船長は、5年前から毎年6～9月ごろ、年に5回程度、切目埼沖で釣りをするようになり、いつも午後発航して、夜間、GPSプロッターを見ながら、帰航しており、日ノ御埼東側の陸岸に沿って西航し、日ノ御埼西方沖の大倉碇を右舷側に約400m離して北に向ける針路としていた。

船長は、操舵室後部のいすに、同乗者Aを船尾方に向いて座らせ、同乗者Bを船首側に向けた状態で寝かせ、自らは操縦席に腰を掛けて操船に当たり、22時15分ごろ、日ノ御埼灯台から120°4,900m付近に至ったとき、日ノ御埼西方沖から東航する船舶（以下「A船」という。）の灯火を右舷前方に認めた。

船長は、この付近で他船と遭遇するのは初めてで、A船が岸寄りに航行しているように見えたので、A船に接近すると思ったことから、ふだんより沖に向かうコースをとって同船と距離を大きくとろうと針路を約286°とし、速力を約7knに減速して航行中、日ノ御埼灯台の灯光を右舷正横付近に認めたころ、A船が本船の右舷正横を通過した。

船長は、A船が本船を通過後、北に向ければ、いつものように大倉渚を離して航過できるものと思い、A船が無事通過したので安心して、GPSプロッターで船位を確認しないまま、ふだんより早めに右転を開始し、22時37分ごろ、日ノ御埼灯台から205°1,200m付近で、増速しながら針路を北に向け航行した。

船長は、本船を北に向けたのち、同乗者A及び同乗者Bの様子が気になり、後方を振り返って同乗者A及び同乗者Bの様子を確認した後、操舵室両舷側の窓が擦り傷のため見えにくかったので、足で舵輪を押さえ、身体を右に傾けて操舵室から身を乗り出して右舷前方の日ノ御埼灯台の灯光を見ながら航行中、22時40分ごろ、突然、前方が真っ暗になり、その直後大倉渚付近の浅所に、約13ノットの速力で乗り揚げた。事故前は、舵輪から手を離して足で押さえて航行していたため、北に針路を取るつもりが少しずつ北東側に向いたのだと思った。

本船は、乗揚の衝撃で、エンジンが停止して、風により西方に流されたので、アンカーを打ち、船長は同乗者A及び同乗者Bの負傷状況を確認した後、23時07分に海上保安庁に118番通報を行った。

来援した巡視船及び社団法人日本水難救済会<sup>\*1</sup> 所属の船舶により乗組員全員が救助されて、船長及び同乗者Bが病院に搬送された。

本船は和歌山県三尾漁港までえい航された。

本事故の発生日時は、平成20年10月4日22時40分ごろで、発生場所は、日ノ御埼灯台から249°520m付近であった。

(付図1 推定航行経路図 参照)

## 2.2 人の死亡、行方不明及び負傷に関する情報

船長の口述によれば、船長が10日間の入院を要する左手首骨折等を、同乗者Aが腰部打撲及び顔面打撲等を、同乗者Bが40日間の入院を要する胸椎椎体圧迫骨折等を負った。

(付図2 同乗者及び乗組員配置図 参照)

## 2.3 船舶の損傷に関する情報

船長の口述及び海上保安庁の情報によれば、本船には、左舷船首外板にき裂及び破口が、また、防舷材に破損が生じた。

---

<sup>\*1</sup> 「社団法人日本水難救済会」とは、海で遭難した人の救助を行うボランティア(全国1,255カ所の救難所・支所に所属しているボランティア救助員約5万4千人で、漁業者や会社員などで構成されている。)を支えるための団体をいう。

## 2.4 乗組員に関する情報

### (1) 性別、年齢、操縦免許証

船長 男性 64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61年1月10日

免許証交付日 平成17年3月22日

(平成23年1月9日まで有効)

### (2) 船長の主な乗船履歴

船長の口述によれば、次のとおりであった。

船長は、船長としての経験は約10年間で、本船購入前にも同型船を保有していた。平成15年1月に本船を購入後、5年前から年に5回くらい、切目埼沖で釣りをしていた。日ノ御埼沖の夜間航行の経験は、本事故前の5年間で25回くらいであった。

### (3) 船長の健康状態

船長の口述によれば、健康状態は良好で、視力は両眼とも裸眼で1.2であった。

## 2.5 船舶等に関する情報

### 2.5.1 船舶の主要目

船舶番号	252-17408和歌山
船籍港	和歌山県海南市
船舶所有者	個人所有
総トン数	5トン未満
L×B×D	9.49m×2.21m×0.70m
船質	FRP
機関	ディーゼル機関1基
出力	80.91kW(連続最大)
推進器	固定ピッチプロペラ1個
進水年月	平成3年5月

### 2.5.2 積載状態

船長の口述によれば、和歌山県海南市の係留地を出発時、船長ほか同乗者A及び同乗者Bが乗船し、喫水は、船首約0.25m、船尾約1.0mであった。

### 2.5.3 船舶に関するその他の情報

船長の口述によれば、次のとおりであった。

本船にはGPSプロッターが装備され、ふだん、行きも帰りも使用していた。当時は、A船が本船を通過するまでは見ていたが、通過後は安心したため見ていない。また、GPSプロッターは、日ノ御埼の海岸線は表示されるものの、大倉箸は表示されていなかった。

コンパスもあるが、ライトも付いていないのであまり見ない。

本船の操舵室両舷側の窓は、プラスチック製で、擦り傷のため見えにくかった。

船体及び機器類に不具合はなかった。

現場調査によれば、本船の操舵席から前方の見通しについて、特に見張りの妨げとなるものはなかった。

(写真1 本船の船首側、写真2 本船の操舵室からの見通し状況 参照)

## 2.6 気象及び海象に関する情報

### 2.6.1 気象観測値及び潮汐

- (1) 事故発生場所の東約13.0kmに位置する川辺地域気象観測所による事故発生時間帯の気象観測値は、次のとおりであった。

22時20分 風向 東南東、風速 1.3m/s、降水量 0.0mm

22時30分 風向 南東、風速 0.9m/s、降水量 0.0mm

22時40分 風向 東南東、風速 1.3m/s、降水量 0.0mm

- (2) 海上保安庁刊行の潮汐表によれば、事故発生場所付近の潮汐は、事故当時、下げ潮の中央期であった。

### 2.6.2 乗組員の観測

船長の口述によれば、事故発生場所付近の気象及び海象は、天気は晴れ、東の風、風力2、視程は10海里以上であった。

## 2.7 事故水域等に関する情報

海図W97によれば、日ノ御埼は、紀伊半島最西端の紀伊水道に面し、その沿岸部は、海岸線から干出岩及び暗岩を含む浅礁域が、50～200mの範囲に拡張している。また、大倉箸は、日ノ御埼西側200m付近に存在する岩礁で、最高部の高さ約20m、東西約80m、南北約50mである。

## 3 分析

### 3.1 事故発生の状況

#### 3.1.1 事故発生に至る経過

2.1から、本船は、21時40分ごろ、印南港横島防波堤灯台から171°3,000m付近から、海南市の係留地向け航行を開始し、日ノ御埼灯台から120°4,900m付近で、針路を286°速力を約7knとして航行し、日ノ御埼灯台から205°1,200m付近で、針路を北方に向け、増速しながら航行中、22時40分ごろ、約13knの速力で、大倉碇付近の浅所に乗り揚げたものと考えられる。

#### 3.1.2 発生日時及び発生場所

2.1、2.3及び2.7から、発生日時は、平成20年10月4日22時40分ごろ、発生場所は、日ノ御埼灯台から249°520m付近であったものと考えられる。

### 3.2 事故要因の解析

#### 3.2.1 乗組員及び船舶の状況

- (1) 2.4(1)から、船長は、適法で有効な操縦免許証を有していた。
- (2) 2.5.3から、船体及び機器類には、不具合又は故障はなかったものと考えられる。

#### 3.2.2 操船の状況

2.1から、本船は、船長が日ノ御埼灯台の灯光を見ながら操船し、日ノ御埼南方沖で、A船が本船の右舷側を通過後、GPSプロッターで自船の位置を確認することなく、足で舵輪を押さえ、顔を操舵室から外に出して右舷前方の日ノ御埼灯台の灯光を見ながら北進したものと考えられる。

#### 3.2.3 気象及び海象の状況

2.6から、事故当時の気象は、天気は晴れで、風力1の東南東風が吹き、視界は良好で、潮汐は下げ潮の中央期であったものと考えられる。

#### 3.2.4 事故発生に関する解析

2.1及び2.5.3から、次のとおりであった。

- (1) 船長は、A船が本船の右舷側を通過後、北に向ければ、いつものように大倉箸を離して航行できるものと判断し、GPSプロッターで船位の確認を行わず、針路を北に向け変針したことから、大倉箸に向首することとなったことに気付いていなかったものと考えられる。
- (2) 船長は、操舵室両舷側の窓が、プラスチック製で、擦り傷があり見えにくかったため、身体を右舷側の壁にもたれ掛かり、足で舵輪を押さえて顔を操舵室から外に出して右舷前方の日ノ御埼灯台の灯光を見ていたことから、北に針路を取るつもりが少しずつ北東方に変針し、大倉箸付近の浅所に向け航行していることに気付かなかったものと考えられる。
- (3) 船長は、顔を外に出して右舷前方を見ながら航行していたことから、船首方向の見張りがおろそかになっていた可能性が考えられる。

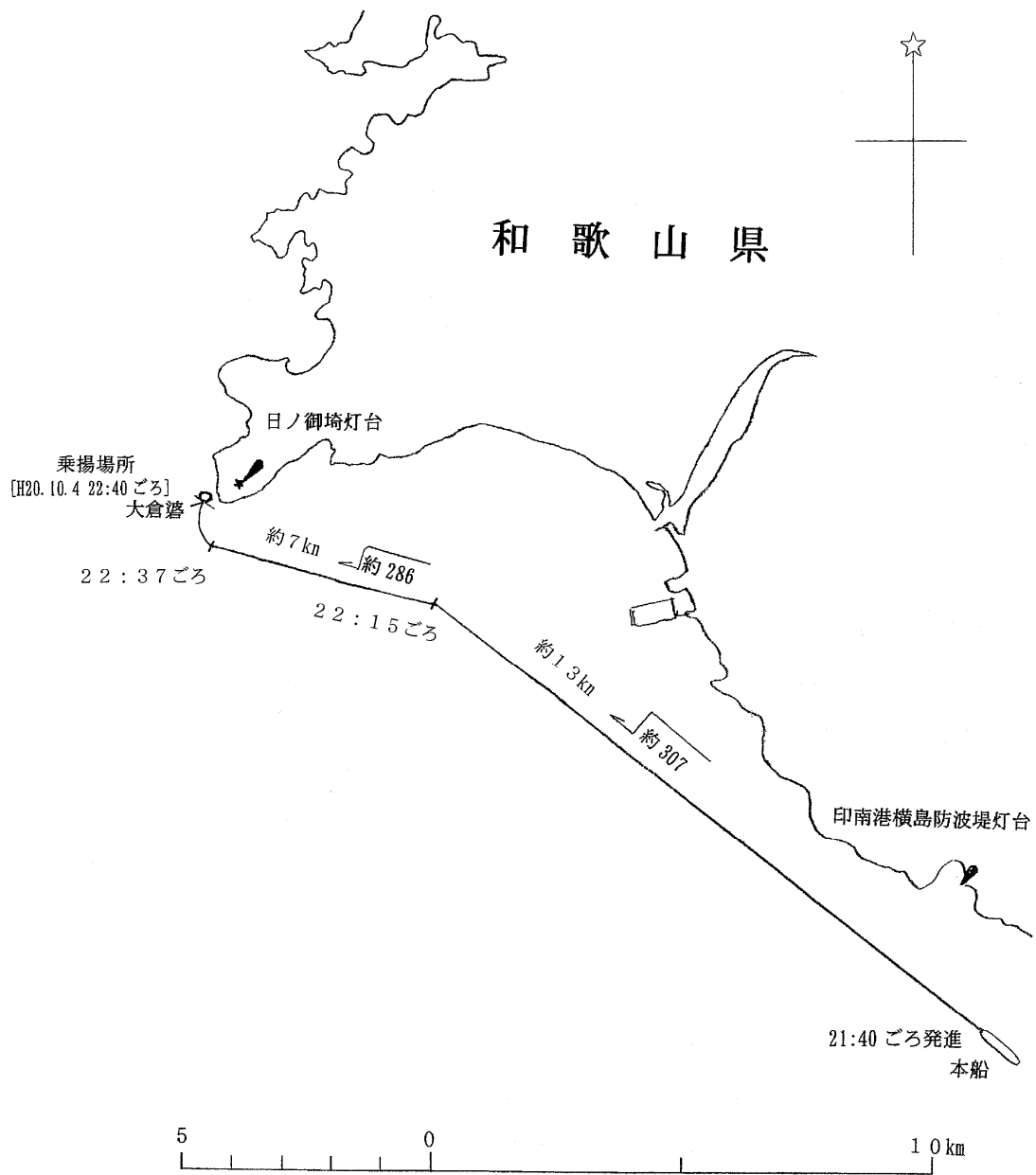
以上のことから、GPSプロッターを備えている船舶は、夜間航行する際には、事故防止のため、これを積極的に活用することが望まれる。

## 4 原因

本事故は、夜間、本船が、海南市の係留地に向けて日ノ御埼沖を北進中、大倉箸付近の浅所に向け航行していることに気付かなかったため、同浅所に乗り揚げたことにより発生したものと考えられる。

本船が大倉箸付近の浅所に向け航行していることに気付かなかったのは、船長が、本船の右舷側をA船が通過後、変針する際にGPSプロッターで船位の確認を行っていなかったこと、及び足で舵輪を押さえて右舷前方の日ノ御埼灯台の灯光を見ていたことから、少しずつ北東方に変針して航行していることに気付かなかったことによるものと考えられる。

付図1 推定航行経路図



付図2 同乗者及び乗組員配置図

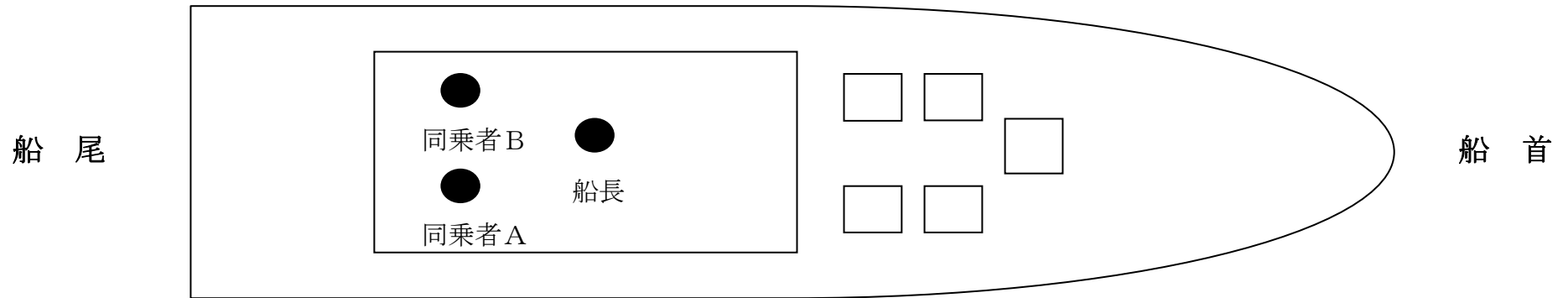


写真1 本船の船首側



写真2 本船の操舵室からの見通し状況

