

# 船舶事故調査報告書

船種 船名 漁船第3幸伸丸

漁船登録番号 IK3-14316

総トン数 4.97トン

事故種類 乗揚

発生日時 平成20年5月29日 00時05分ごろ

発生場所 石川県能登町高倉漁港沖 高倉港錨島防波堤灯台から真方位  
093° 450m付近

(概位 北緯37° 17.6′ 東経137° 13.3′)

平成21年5月28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

漁船第3幸伸丸は、船長ほか2人が乗り組み、石川県能登町高倉漁港沖を、漁場に向けて航行中、平成20年5月29日00時05分ごろ、石川県能登町御舟崎沖合の浅所に乗り揚げた。

同船は、僚船によってえい航中、船底部破口からの浸水により横転したが、乗組員に死傷者はいなかった。

### 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10月1日、本事故の調査を神戸地方海難審判理

事所から引き継ぎ、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11月5～7日、12月8日、15日、25日、平成21年3月25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、第3幸伸丸（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5月29日00時00分、船長ほか2人が乗り組み、石川県高倉漁港姫地区の高倉港錨島防波堤灯台（以下「錨島防波堤灯台」という。）から北北西約300m付近の岸壁を出発し、同港南方5～6海里（M）付近の漁場に向かった。

船長は、雨で周囲が見えにくい状況の中、離岸場所付近から東方へ約100m伸びる港内の防波堤東端を航過して港口に向けて南下した。

船長は、周囲には本船と同じように南に向ける僚船しかいないので、しばらく他船との衝突のおそれはないものと思い、発航からレーダーをスタンバイ状態、GPSプロッターは電源スイッチを入れた状態で航行した。

乗揚げの1～2分前、船長は、錨島防波堤灯台の灯火を右舷方数10mのところに見て、いつものとおり、針路を磁気コンパスで漁場に向く南に定め、機関回転数毎分（rpm）約700とし、6～7ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で進行し、その後、操舵を手動から自動に切り替えるため、舵輪前方にある操舵切替操作スイッチ2個をそれぞれ自動操舵側に操作したつもりでいた。

船長は、自動操舵に切り替えたつもりで、舵輪から手を離れたところ、舵輪が若干左舵をとったままだったものか、左転し始めたが、GPSプロッターや磁気コンパスにより船首方向を確認しなかった。その後、御舟埼沖の浅所に向け左転していることに気付かず、舵輪後方に立って右舷後方を振り向き、操舵室右舷後部の戸外にいた乗組員2人に操舵室に入って休むよう伝えるとともに漁のことなどを話した。

2人目の乗組員が操舵室に入ったとき、船長は振り返って磁気コンパスを見たところ

ろ、東方を向いていたので不審に思い、とっさに機関回転数を下げたが、その直後、00時05分ごろ、高倉港錨島防波堤灯台から093°（真方位、以下同じ。）450m付近の御舟埼沖の浅所において、船底に衝撃を感じた。

船長は、機関を止めて機関室をのぞいたところ、浸水して既に発電機が冠水していた。

船長は、無線で僚船に救助を求め、本船は、01時ごろ、来援した僚船により離礁した。

01時20分ごろ、高倉漁港姫地区に向けえい航され、港内の南に延びる防波堤の東側近くまで来たとき、右舷船底部の破口からの浸水により、ゆっくりと横転し、03時ごろ、横転したまま同港姫地区内の岸壁にえい航され、15時ごろ、手配した台船のクレーンにより、引き揚げられたが、操舵室の計器類やエンジンが海水により濡損し、修理費用の都合で廃船処理された。

本事故の発生日時は、平成20年5月29日00時05分ごろで、発生場所は、錨島防波堤灯台から093°450m付近であった。

（付図1及び写真1～4参照）

## 2.2 人の死亡、行方不明及び負傷に関する情報

死傷者はいなかった。

## 2.3 船舶の損傷に関する情報

船長の口述によれば、右舷船底部に直径約10cmの破口が生じた。

## 2.4 乗組員等に関する情報

### (1) 性別、年齢、操縦免許証

船長 男性 65歳

一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士

免許登録日 昭和62年3月4日

免許証交付日 平成20年8月4日

（平成23年4月15日まで有効）

### (2) 船長の主な乗船履歴

船長の口述によれば、昭和33年ごろ沿岸小型漁船の甲板員となり、平成11年ごろ高倉漁港を基地とする本船に甲板員として乗り組み、平成17年10月船長に昇格し、7、8月の休漁期を除き、月間17～18日の日帰り操業に従事していた。

### (3) 船長の健康状態

船長の口述によれば、視力は裸眼で両方とも1.5で、多少耳が遠くなったが、当時の健康状態は良好、持病なども特になかった。

## 2.5 船舶等に関する情報

### 2.5.1 船舶の主要目

漁船登録番号	IK3-14316
主たる根拠地	石川県鳳珠郡能登町
船舶所有者	個人所有
総トン数	4.97トン
L×B×D	11.44m×2.61m×0.75m
船質	FRP
機関	ディーゼル機関1基
出力	50（漁船法馬力数）
推進器	3翼固定ピッチプロペラ1箇所
進水年月	昭和57年8月

### 2.5.2 積載状態

船長の口述によれば、燃料油約1,000ℓを搭載し、空倉で、喫水は、船首約1m、船尾1～2m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。

- (1) 本船は、磁気コンパス、レーダー、自動操舵装置及びGPSプロッターなどを装備していた。当時、自動操舵装置の操舵切替操作スイッチ2個のうち、1個が手が滑ったものか自動操舵の位置になっていなかった。
- (2) 本事故時、GPSプロッターは、電源スイッチを入れていたが画面を見ていなかった。またレーダーは、スタンバイ状態であった。
- (3) 機器類には、不具合や故障はなかった。
- (4) 舵中央のまま航走すると、いつも若干左側に曲がる傾向があった。

### 2.5.4 自動操舵への切替

自動操舵装置製造業者の口述によれば、自動操舵装置は、同社のマグネット式と思われるが、自動操舵に切り替えるには、操作盤の自動・遠隔切替スナップスイッチ2個をそれぞれ自動側に倒すだけでよい。

## 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) 気象観測値

事故現場の北北東約10Mに位置する<sup>すず</sup>珠洲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。

5月28日

24時00分 風向 北、風速 1m/s、気温 15.8℃、降水量 0.0mm

5月29日

01時00分 風向 北、風速 2m/s、気温 16.0℃、降水量 0.0mm

02時00分 風向 北東、風速 1m/s、気温 16.0℃、降水量 0.0mm

03時00分 風向 北、風速 1m/s、気温 15.7℃、降水量 1.5mm

#### (2) 潮汐表のデータ

海上保安庁刊行の潮汐表によれば、事故現場付近の潮候は、事故時、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、事故現場付近は、ふだんから、潮流はほとんどないところで、当時、強い雨が降っており、周囲は見えにくかったが、風はなく、視程約100mで波はなかった。

## 2.7 事故水域等に関する情報

高倉漁港は、能登半島北東に位置し、富山湾に面した港口が南方に開き、同港口東端に位置する御舟埼沖合には浅所がある。

(付図1参照)

## 2.8 環境被害に関する情報

本事故により、高倉港姫地区内に燃料油が流れたものの、漁協組合職員が油処理剤(180×8缶)を散布したため、環境に対する被害報告はなかった。

# 3 分析

## 3.1 事故発生の状況

### 3.1.1 事故に至る経過

- (1) 2.1から、本船は、乗揚げ1～2分前、錨島防波堤灯台の灯火を右舷方数10mのところに見て、針路を磁気コンパスで南に定め、6～7knの速力とした後、自動操舵に切り替える操作を行ったが、実際には切り替わっておらず、浅所に向けて左転しながらそのままの速力で進行したものと考えられる。
- (2) 2.1から、事故発生時刻は、00時05分ごろ、事故発生場所は、錨島防波堤灯台から093°450m付近と考えられる。

### 3.1.2 乗揚の状況

2.1から、磁針路で南としたのち、左転して速力6～7knで進行中、御舟崎沖合の浅所に乗り揚げ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) 乗組員の状況に関する解析  
2.4から、船長は、適法で有効な操縦免許証を有していた。
- (2) 船舶の状況に関する解析  
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、船長は、いつものとおり、針路を磁気コンパスで漁場に向く南方に定め、操舵を手動から自動に切り替えるため、2個の操舵切替操作スイッチを操作したが自動操舵に切り替わらず、そのため手動操舵の状態のまま、舵輪から手を離して進行していたことから左転し、磁気コンパス、レーダー又はGPSプロッターなどにより船首方向を確認しなかったため、そのことに気付かないまま、続航したものと考えられる。

### 3.2.3 気象及び海象の状況

事故発生時の気象及び海象は、2.6に記載したように、珠洲地域気象観測所による事故発生時間帯の観測値によれば、風向北、風速1m/s、降水量0.0mmであるのに対し、船長の観測によれば、当時、強い雨が降っており、視程約100mで、風はほとんどなかったということであるが、同観測所の事故後約3時間後の観測値では降水量が1.5mmあること及び同観測所が事故発生場所から約10M離れていることから、当時、天候は雨で、風はほとんどなく、視程は約100mで、潮候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、2.6及び3.2.2から、次のとおりである。

- (1) 船長は、同じ方向に向かう僚船しかいないので、しばらく他船との衝突のおそれはないものと思い、レーダーをスタンバイ状態のまま航行したものと考えられる。
- (2) 船長は、夜間、雨で周囲が見えにくい状況の中、東方に延びる防波堤先端を航過して錨島防波堤灯台の灯火を確認後、磁気コンパス、レーダー又はGPSプロッターなどにより船首方向を確認しないまま、いつものように針路を南方に向けたと思っていたものと考えられる。
- (3) 船長は、自動操舵により予定の針路で航行しているものと思い、舵輪が少し左舵をとられた状態のまま舵輪から手を離したことから、本船が左転し始めた可能性があると考えられる。
- (4) 船長は、磁気コンパス、レーダー又はGPSプロッターなどにより船首方向を確認していなかったため、御舟埼沖の浅所に向け、左転していることに気付かなかったものと考えられる。
- (5) 船長が、針路を漁場に向く南に定めた後、錨島防波堤灯台を航過するところに、手動操舵から自動操舵に切り替えるとき、切り替えが確実に行われなかった可能性があるものと考えられる。

以上のことから、船長が、磁気コンパス、レーダー又はGPSプロッターなどにより船首方向を確認しておれば、本事故を回避できた可能性があると考えられる。

## 4 原因

本事故は、夜間、雨で周囲が見えにくい状況の中、本船が、石川県能登町高倉漁港姫地区の港口付近において、漁場に向け南下する際、単独で操船に当たっていた船長が、御舟埼沖合の浅所に向けて左転していることに気付かないまま進行したため、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。

船長が、御舟埼沖合の浅所に向けて左転していることに気付かなかったのは、自動操舵への切り替え操作後、レーダー、GPSプロッター又は磁気コンパスなどにより船首方向の確認を行ってい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

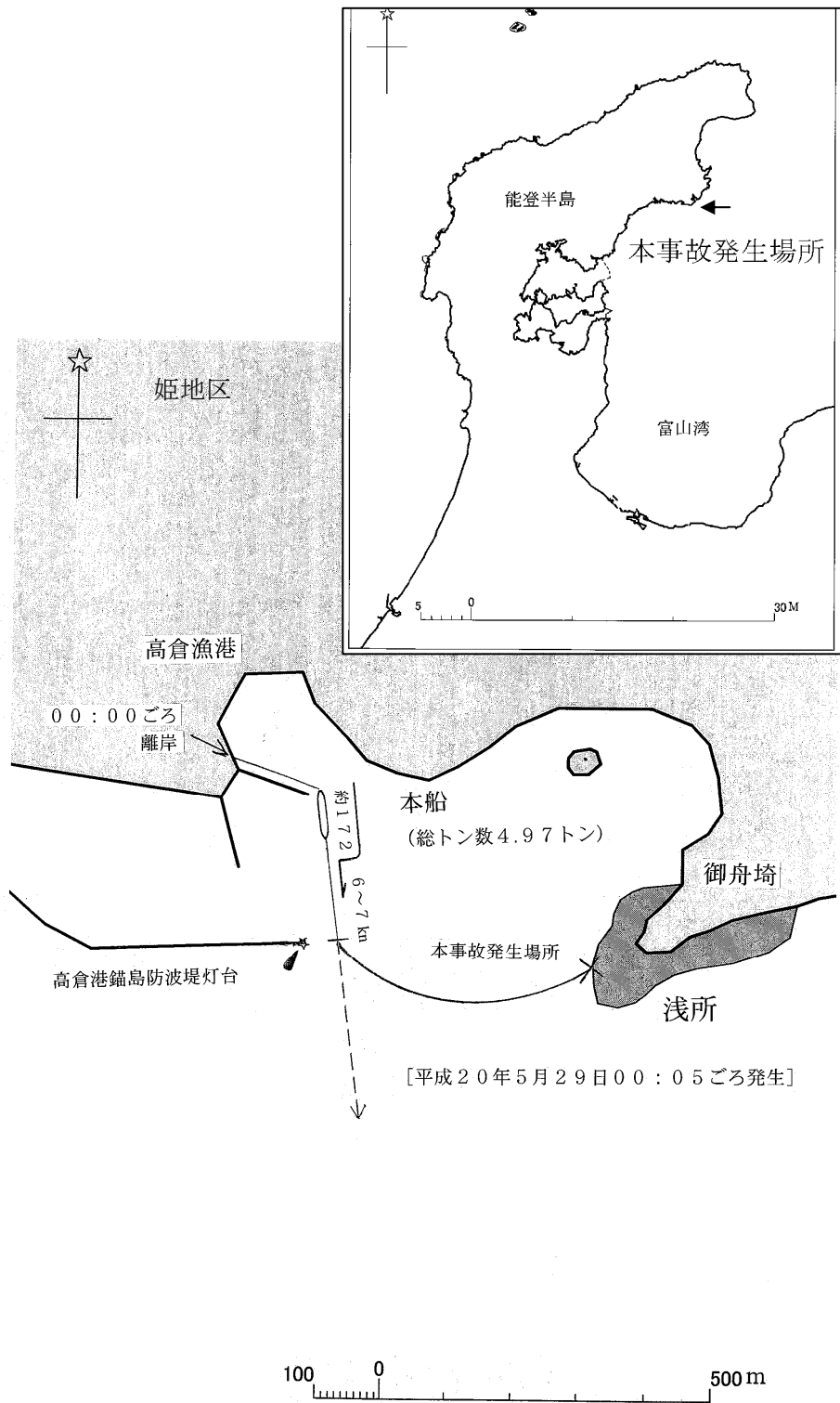


写真1 高倉漁港内にえい航された直後の本船



写真2 クレーンで吊り上げ中の本船（その1）

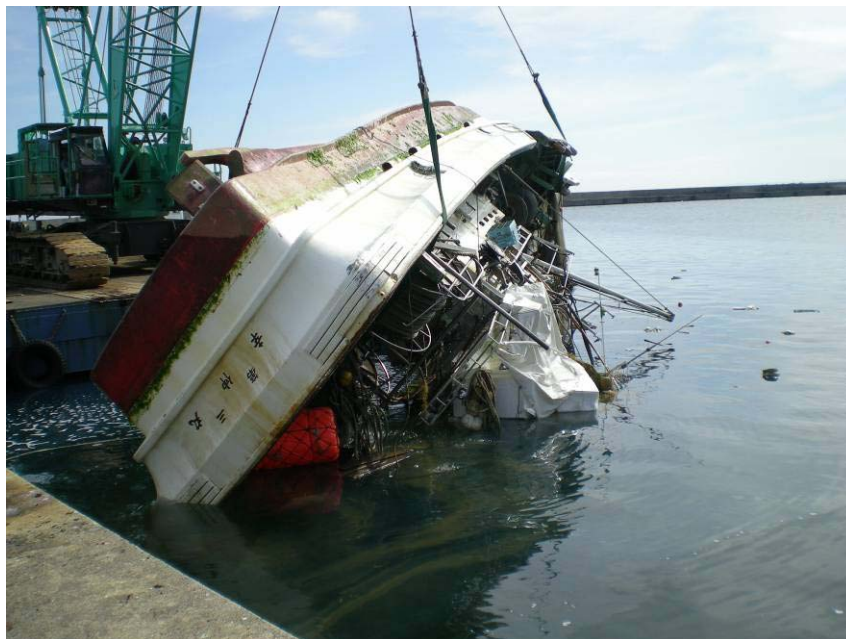


写真3 クレーンで吊り上げ中の本船（その2）



写真4 台船に揚げられた本船

