

船舶事故調査報告書

平成22年12月16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

事故種類	乗揚
発生日時	平成22年8月17日（火） 21時20分ごろ
発生場所	若狭湾西部 ^{かんむりしま} 冠島 京都府舞鶴市 雄島二等三角点から真方位015° 800m付近 （概位 北緯35° 41.3′ 東経135° 25.6′）
事故調査の経過	平成22年8月18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	遊漁船 ^{ずいしゅう} 瑞翔、4.9トン 251-19994 京都、住商リース株式会社 12.65m (Lr) × 2.71m × 0.82m、FRP ディーゼル機関、279.49kW、平成16年7月 最大とう載人員 旅客12人、船員1人計13人
乗組員等に関する情報	(1) 性別、年齢、受有免許 船長 男性 66歳 一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成16年4月21日 免許証交付日 平成21年3月17日 （平成26年4月20日まで有効） (2) 乗船履歴 船長は、平成15年から遊漁船業を始め、翌年、本船に乗り換えて専業とするようになり、若狭湾西部の冠島付近を主な釣り場として海上が平穏な4月～11月を中心に運航し、昨年の稼働日数は約200日であった。 (3) 運航状況及び健康状態 船長は、8月9日～13日を休んだのち、14日と15日はいずれも16時～翌日01時ごろまで、16日は17時～翌日02時ごろまで遊漁のため本船を運航した。 船長は、17日02時ごろ入港して本船の清掃を行い、03時ごろ帰宅して床につき、昼ごろ起床して16時ごろ出港したもので、健康状態は良好であり、疲れも睡眠不足もなく、出港するまでの間にアルコール類の摂取はなかった。また、聴力は正常で、裸眼視力は左眼が1.5、右眼が0.5であったが、両眼での見張りには支障がなかった。
死傷者等	なし
損傷	船底左右両舷部に破口を伴う擦過傷、プロペラ3翼及び推進器軸を曲損
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、釣り客4人を乗せ、全員が救命胴衣を

	<p>着用し、船首約0.3m、船尾約1.5mの喫水で、冠島北方沖の釣り場で遊漁をしたのち、釣り場を移動するため、冠島を時計回りにほぼ半周して冠島南方沖に向かった。</p> <p>船長は、操縦席に腰を掛け、レンジを0.5海里としたレーダー及びGPSプロッターを作動させ、針路を約110°（真方位、以下同じ。）に定め、約13～14ノットの対地速力とし、手動操舵により東進を始めた。</p> <p>船長は、前方の水平線に並んで見えるイカ釣り船の漁り火の一つを目標にして航行中、魚群探知機の映像を見ていたところ、冠島北端の北北西方沖にある暗岩の立神グリの真上を通過したことを知り、再び漁り火に視線を戻し、レーダーやGPSプロッターで船位や針路を確認しないで右転して南東進した。</p> <p>船長は、冠島北端の東方沖を南東進中、魚群探知機の水深が約9mを表示しているのに気付き、冠島の沿岸に近寄ったと思って操舵用ハンドルを左に切った直後、本船は、平成22年8月17日21時20分ごろ、水上岩であるカブラグリに乗り揚げ、そのまま乗り切った。</p> <p>船長は、機関を止めて釣り客の負傷の有無や船体の損傷状況などを点検し、釣り客に負傷者はなく、機関室に浸水がないことを確認したが、機関の再始動ができず、付近の僚船に無線で救助を依頼するとともに、海上保安庁に携帯電話で118番通報した。</p> <p>本船は、事故後、約10～15分して来援した僚船に横抱きされ、巡視艇の伴走警戒を受けながら、23時40分ごろ舞鶴港内にある造船所に到着した。</p>								
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 西北西、風力 1、視界 良好</p> <p>海象：平穏</p>								
<p>その他の事項</p>	<p>冠島は、東西約600m、南北約1,300mの無人島で、陸上灯火がなく、周辺に灯台や灯浮標などの灯火もなかった。冠島北端の北北西約700mには、水深約1.7mの立神グイ（暗岩）が、冠島北端の東方約200mには、カブラグリ（水上岩、高さ0.8m）があった。また、冠島とカブラグリとの間には、2m等深線が延びており、浅海域が広がっていた。</p> <p>船長は、カブラグリに接近して遊漁をしたことはなかったが、付近通航時にカブラグリが海面上に出ているのを見たことがあり、カブラグリの存在を知っていた。</p> <p>船長は、いつもレーダーのレンジを0.5海里としており、画面の中心部の映像が鮮明に映らなかったが、釣り場への行き帰りの際、他船の映像を確認するために使っていた。また、GPSプロッターは、冠島南方沖の次の釣り場が画面に表示されるように縮尺を小さくして使用していた。</p> <p>事故後、船長は、船首目標としていたイカ釣り船の漁り火の一つから目を離し、魚群探知機の映像を見たのち、再び漁り火を見たとき、目標としていた漁り火を見間違えたのではないかと思った。</p>								
<p>分析</p>	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="513 1814 813 1859">乗組員等の関与</td> <td data-bbox="813 1814 1457 1859">あり</td> </tr> <tr> <td data-bbox="513 1859 813 1904">船体・機関等の関与</td> <td data-bbox="813 1859 1457 1904">なし</td> </tr> <tr> <td data-bbox="513 1904 813 1948">気象・海象の関与</td> <td data-bbox="813 1904 1457 1948">なし</td> </tr> <tr> <td data-bbox="513 1948 813 2065">判明した事項の解析</td> <td data-bbox="813 1948 1457 2065">本船は、冠島北方沖で冠島南方沖の釣り場に向かうために右転する際、船長がレーダーやGPSプロッターを活用して適切な針路の選定を行わな</td> </tr> </table>	乗組員等の関与	あり	船体・機関等の関与	なし	気象・海象の関与	なし	判明した事項の解析	本船は、冠島北方沖で冠島南方沖の釣り場に向かうために右転する際、船長がレーダーやGPSプロッターを活用して適切な針路の選定を行わな
乗組員等の関与	あり								
船体・機関等の関与	なし								
気象・海象の関与	なし								
判明した事項の解析	本船は、冠島北方沖で冠島南方沖の釣り場に向かうために右転する際、船長がレーダーやGPSプロッターを活用して適切な針路の選定を行わな								

		<p>かったことから、水上岩であるカブラグリが存在する浅海域に向かっていることに気付かず南東進し、カブラグリに乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、カブラグリの存在を知っていたものと考えられる。</p> <p>船長は、釣り場への行き帰りの際、レーダーを専ら他船の映像を確認するのに使用していたこと、及びGPSプロッターを次の釣り場が映るように小縮尺の画面にして使用していたことから、レーダーやGPSプロッターを十分に活用しなかった可能性があると考えられる。</p> <p>船長は、船首目標としていた漁り火から目を離して魚群探知機の映像を見たのち、再び漁り火に視線を戻したとき、目標としていた漁り火を他の漁り火と見間違った可能性があると考えられる。</p> <p>船長が、次の釣り場に向かう際、GPSプロッターを活用して予定針路線などを決めておかなかったことが、本事故の発生に関与した可能性があると考えられる。</p>
原因		<p>本事故は、夜間、本船が、冠島北方沖で冠島南方沖の釣り場に向かうために右転する際、レーダーやGPSプロッターを活用して適切な針路の選定を行わなかったため、水上岩であるカブラグリに向けて南東進し、カブラグリに乗り揚げたことにより発生したものと考えられる。</p>
備考		<p>京都釣船業協同組合は、本事故後、再発防止のために、舞鶴海上保安部及び京都府水産事務所から講師を招き、海難防止や業務規程の遵守などについて、所属組合員に対する安全管理講習会を実施した。また、今後は、釣りシーズンの春と秋の年2回に安全管理講習会を開催することとした。</p>