

船舶事故調査報告書

平成25年12月19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 庄 司 邦 昭
 委員 根 本 美 奈

事故種類	乗揚
発生日時	平成25年2月17日（日） 18時30分ごろ
発生場所	静岡県御前崎市御前崎港 御前崎港防波堤C灯台から真方位328° 25m付近 (概位 北緯34° 36.9′ 東経138° 13.3′)
事故調査の経過	平成25年2月18日、本事故の調査を担当する主管調査官（横浜事務所）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 第八栄福丸 ^{えいふく} 、7.3トン SO2-4637（漁船登録番号）、個人所有 11.97m (Lr) × 3.47m × 1.15m、FRP ディーゼル機関、426.59kW、平成5年1月 第242-18415号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 男性 74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 昭和50年10月17日 免許証交付日 平成22年12月8日 （平成28年2月10日まで有効）
死傷者等	重傷 1人（同乗者A） 軽傷 3人（船長、同乗者B、同乗者C）
損傷	球状船首の圧損
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、同乗者A、同乗者B及び同乗者Cを乗せ、平成25年2月17日18時00分ごろ船首約0.5m、船尾約1.5mの喫水により、御前崎港の漁船船だまりを出発し、船長が、操縦席で立って操船を行い、同港内で灯台等の灯火の下に集まる魚群を探していた。 御前崎港内には、御前崎港防波堤C灯台の西側に灯浮標（以下「本件灯浮標」という。）が設置されていた。 本船は、御前崎港防波堤Bの西方を速力約11ノットで南南西進中、船長が、操縦席の左舷側の窓を開け、顔を出して海面付近の魚群を探したが、見付からなかったので、船首方を向いて航行を続けていたところ、進路を定める際の目標としていた本件灯浮標の灯火が視認

	<p>できず、18時30分ごろ御前崎港防波堤C灯台付近の消波ブロックに乗り揚げた。</p> <p>船長は、クラッチを後進に入れて離礁を試みたが、船体が動かなかったので、僚船に電話で救助を要請した。</p> <p>船長及び同乗者は、来援した僚船によって救助された後、病院に搬送され、同乗者Aが腰骨骨折、船長が左^{まぶた}瞼切傷、同乗者Bが左肩捻挫及び同乗者Cが右肩打撲と診断された。</p> <p>本船は、僚船によって引き出され、御前崎港の漁船船だまりにえい航された。</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 西、風力 2</p> <p>海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の中央期</p>
その他の事項	<p>本船は、漁船登録をされていたが、本事故当時、漁業操業ではなく、親族を乗せて釣りのために運航していた。</p> <p>船長は、本事故当日、早朝から本船で漁業を行っており、17時30分ごろ帰り、その後、親族を乗せて出発したため、疲れを感じており、体調も余り優れなかった。</p> <p>船長は、本事故海域を航行した経験は豊富であり、ふだん、夜間に航行するときは、本件灯浮標の灯光を目標にし、本件灯浮標の西側を航行していた。</p> <p>船長は、レーダーを使用していなかった。</p> <p>本件灯浮標は、本事故当時、1月末に船が衝突して灯器が脱落したため、仮設の灯器がふだんより低い位置に設置されており、灯器には上から緑色のフィルムを貼り付けてガムテープで固定されていた。</p> <p>本件灯浮標は、灯質が4秒1閃光、実効光度が4カンデラ、光達距離が約2.7km及び灯色は黄色であった。</p> <p>御前崎港管理事務所は、仮設灯器の設置の際、付近を航行する船舶等の関係者に対し、その事実を口頭で周知していた。</p> <p>漁業協同組合によれば、本件灯浮標の灯光は、本事故の以前から見えにくいという声が複数の組合員から寄せられていた。</p> <p>灯火の販売会社によれば、仮設の灯器は、上から緑色のフィルムを貼り付けていても明るさは十分であるが、ふだんより灯高が低くなっていたため、視認しにくい場合があるということであった。</p>
分析	<p>乗組員等の関与 あり</p> <p>船体・機関等の関与 なし</p> <p>気象・海象の関与 なし</p> <p>判明した事項の解析</p> <p>本船は、御前崎港の防波堤Bの西方を南南西進中、船長が、夜間航行時の進路を定める際の目標としていた本件灯浮標の灯光を視認できなかったことから、御前崎港防波堤C灯台付近の消波ブロックに向けて航行することとなり、消波ブロックに乗り揚げたものと考えられ</p>

	<p>る。</p> <p>船長は、ふだん、夜間に本事故海域を航行するときは、本件灯浮標の灯光を目標にし、本件灯浮標の西側を航行していたが、本事故当時、本件灯浮標の灯光を視認できなかったため、西側を航行できなかったものと考えられる。</p> <p>船長は、仮設の灯器がふだんより低い位置に設置され、視認しにくい状況にあったことから、灯光を視認できなかっ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、御前崎港の防波堤Bの西方を南南西進中、船長が夜間航行時の進路を定める際の目標としていた本件灯浮標の灯光を視認できなかったため、御前崎港防波堤C灯台付近の消波ブロックに向けて航行することとなり、消波ブロックに乗り揚げたことにより発生したものと考えられる。</p>
参考	<p>今後の同種事故等の再発防止に役立つ事項として、次のことが考えられる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・夜間航行時は、慣れた海域を航行する場合であっても、レーダーを有効に活用するなどして見張りを適切に行い、十分に注意して航行すること。