

船舶事故調査報告書

平成26年5月22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8月24日（土） 22時39分ごろ
発生場所	北海道積丹町神威岬北西方沖 神威岬灯台から真方位318° 850m付近 （概位 北緯43° 20.3′ 東経140° 20.4′）
事故調査の経過	平成25年12月9日、本事故の調査を担当する主管調査官（函館事務所）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 第15和光丸、4.92トン HK3-83955（漁船登録番号）、個人所有 11.48m（Lr）×2.56m×0.75m、FRP ディーゼル機関、244.19kW、昭和53年12月22日 第201-633号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 男性 67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3日 免許証交付日 平成21年11月24日 （平成27年11月21日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	舵板、プロペラ及びプロペラ軸の曲損等
事故の経過	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、釣り客8人を乗せ、神威岬北西方沖でぶり釣りを行っていたが、ぶりが全く釣れなかったため、船長が、僚船約10隻が釣りを行っている「神威岬北西方沖のメノコ岩の南西方500m付近の釣り場」（以下「本件釣り場」という。）へ移動することとし、平成25年8月24日22時30分ごろ釣り客にその旨を告げて錨を揚収した。</p> <p>船長は、操舵室外の左舷後方に木製の台を置き、その上に立って操舵室上部から顔を出してリモコンを使用して操船を行い、「メノコ岩と同岩の北西方100m付近のミズカブリ岩との間」（以下「本件両岩間」という。）に向けて約8ノットの速力で南進し、本件両岩間を通過した後、右転して本件釣り場へ向かうこととした。</p> <p>船長は、ふだん、夜間航行時、見通しの良い船首端付近に移動して</p>

	<p>操船を行っていたが、操舵室外の右舷側通路に釣り客がいたので、移動することを面倒に思い、また、左舷前方にメノコ岩が見えており、本件釣り場までの距離も近く、大丈夫と思い、船首端付近に移動せずに航行を続けた。</p> <p>船長は、もうすぐミズカブリ岩なので、右転しようと思ったところ、本船は、ミズカブリ岩付近の浅瀬に船尾が接触し、異音を発しながら、通過して左方に急旋回した。</p> <p>船長は、本船が浅瀬に乗り揚げたことに気付き、操舵室内の時計で22時39分ごろであることを確認し、自力で積丹町余別漁港へ戻ろうと思い、同漁港へ向けて低速で航行を続けたが、船体が徐々に左舷側に傾斜して舵が効かず、船尾甲板が浸水しているので、自力航行を諦め、無線で僚船に連絡し、来援した僚船に釣り客8人全員を移乗させ、本船は、別の僚船にえい航されて余別漁港へ戻った。</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 南西、風力 1～2、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮末期</p> <p>月出時刻：19時51分、月齢 16.7</p>
その他の事項	<p>本船の喫水は、船首約1.5m、船尾約2.0mであった。</p> <p>本船は、ふだん、ぶり釣りをを行う際、集魚灯をつけて夜間に行っていた。</p> <p>船長は、本件両岩間を何度も航行したことがあり、ふだん、西進して通過する際は問題ないが、南進して通過する際には、メノコ岩とミズカブリ岩が重なって見えることが多々あった。</p> <p>船長は、本事故当時、波がほとんどなく、月明かりにより、本件釣り場の僚船及びメノコ岩を視認することができたが、ミズカブリ岩は視認できなかった。</p> <p>船長は、神威岬北西方沖に岩礁が点在していることを知っており、ミズカブリ岩の北西方沖に浅瀬があって危険なので、本件両岩間を通過して本件釣り場へ移動しようと思った。</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 あり</p> <p>判明した事項の解析</p> <p>本船は、神威岬北西方沖を南進中、船長が、本件両岩間を通航しようとした際、メノコ岩を視認することができたが、ミズカブリ岩が視認できなかったことから、ミズカブリ岩付近の浅瀬に接近し、同岩付近の浅瀬に乗り揚げたものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、本船が、神威岬北西方沖を南進中、船長が、本件両岩間を通航しようとした際、メノコ岩を視認することができたが、ミズカブリ岩が視認できなかったため、ミズカブリ岩付近の浅瀬に接近し、同岩付近の浅瀬に乗り揚げたことにより発生したものと考えら</p>

	れる。
参考	<p>船長は、本事故後、夜間航行時に本件両岩間を航行しないこととした。</p> <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">・ 浅所が点在する海域を航行する際は、目視のみならず、レーダー及びGPSプロッター等の航海計器を使用して船位の確認を適切に行うこと。