

船舶事故調査報告書

平成29年12月6日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 佐藤 雄二（部会長）
 委員 田村 兼吉
 委員 岡本 満喜子

事故種類	衝突（防波堤）
発生日時	平成29年6月1日 22時25分ごろ
発生場所	石川県金沢港の西防波堤 金沢港西防波堤灯台から真方位006° 160m付近 （概位 北緯36° 38.7′ 東経136° 36.0′）
事故の概要	遊漁船萬福丸 ^{まんぷく} は、西進中、防波堤に衝突した。 萬福丸は、船長及び釣り客1人が負傷し、また、船首船底部に亀裂を生じた。
事故調査の経過	平成29年6月6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 萬福丸、3.8トン IK3-21175（漁船登録番号）、個人所有 9.98m（Lr）×2.98m×0.95m、FRP ディーゼル機関、235kW、平成15年7月3日 第244-11450号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 男性 73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14年5月17日 免許証交付日 平成28年12月20日 （平成34年5月16日まで有効）
死傷者等	軽傷 2人（船長及び釣り客1人）
損傷	本船 船首船底部に亀裂 防波堤 なし
気象・海象	気象：天気 雨、風向 西南西、風力 5、視界 不良 海象：波向 東、波高 約0.7m 金沢市を含む加賀北部には、6月1日16時37分に強風注意報（陸上で風速12m/s以上、海上で風速15m/s以上）が、21時14分に大雨注意報及び波浪注意報（有義波高3.0m以上）がそれぞれ発表され、本事故当時も継続中であった。
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、釣り客5人を乗せ、平成29年6月1日17時30分ごろ石川県金沢市大野町の船だまりを出航した

	<p>後、21時30分ごろ遊漁を終えて同船だまりに向けて金沢港西南西方沖を発進し、約9ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で自動操舵により東北東進した。</p> <p>船長は、金沢港の西防波堤(以下「西防波堤」という。)の西方約0.75海里(M)の地点でリモコンによる手動操舵に切り替えた。</p> <p>船長は、西防波堤まで約300mの地点に至った頃から風雨が強まって次第に視界が悪くなってきたので、ふだんよりも西防波堤を大回りすることとし、西防波堤の北端に設置された金沢港西防波堤仮設灯台(以下「仮設灯台」という。)から北方約60mの地点で約5knに減速して右舵を取った。</p> <p>船長は、仮設灯台から東方約60mの地点に至った頃から大雨及び強風により金沢港西防波堤灯台(以下「西防波堤灯台」という。)及び仮設灯台が見えなくなった。</p> <p>本船は、船長が、西防波堤に約15mまで接近してから西防波堤に沿って航行しようと思ひ、更に右舵を取った後に舵を中央とし、西防波堤に向けて西進していたところ、22時25分ごろ西防波堤に衝突した。</p> <p>船長は、衝撃で西防波堤に衝突したことに気付き、釣り客全員に怪我がないことを確認した後、機関を後進にかけた。</p> <p>本船は、自力で航行して大野町所在の造船所に着岸した。</p> <p>船長は、釣り客を見送った後、病院で診察を受け、額部裂創と診断された。</p> <p>船長は、後日、釣り客1人から頸部に痛みを感じて病院で診察を受けた旨の連絡を受けた。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船の業務規程における風速等の出航中止基準は、海上警報、波浪警報の発令中、波高3m、風速11m/s又は視程500mとなっており、帰航基準も同様の値である。</p> <p>船長は、ふだんから出航前に携帯電話で気象及び海象の情報を確認しており、強風注意報又は波浪注意報が発表されていれば、出航を中止していた。</p> <p>船長は、本事故当日、出航前に気象及び海象の情報を確認したものの、強風注意報が発表されていることを見落としたのではないかと本事故後に思った。</p> <p>船長は、ふだん、金沢港の西方沖から帰航する際、仮設灯台から北方約15mの地点で右転した後、西防波堤に沿って航行しており、本事故当時、ふだんと同じ進路にしようと思ひ、西防波堤に向けて西進することとした。</p> <p>船長は、本船が西防波堤に向けて西進中、操舵室右舷側の窓から顔を出していたものの、船首方から風雨を受け、時折うつむいていた。</p>

	<p>船長は、更に視界が悪くなって西防波堤が見えなくなったものの、そのうち見えてくるものと思い、GPSプロッター及びレーダーで船位の確認を行っていなかった。</p> <p>釣り客のうち4人は、本事故当時、降雨で視界が悪いと感じていた。</p> <p>西防波堤灯台は、灯質が、群閃赤光、毎6秒に2閃光、灯高が14m、光達距離が7Mである。</p> <p>仮設灯台は、灯質が、単閃黄光、毎4秒に1閃光、灯高が7m、光達距離が4.5Mである。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象等の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>あり</p> <p>なし</p> <p>あり</p> <p>本船は、金沢港において、大雨及び強風注意報が発表され、降雨で視界が制限されている状況下、西防波堤に沿って航行しようとして西防波堤に向け西進中、船長が、船位の確認を適切に行っていなかったことから、変針予定場所を通過し、西防波堤に衝突したものと考えられる。</p> <p>船長は、視界が悪いと感じていたものの、そのうち西防波堤が見えてくるものと思い、GPSプロッター等を活用していなかったものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、本船が、金沢港において、大雨及び強風注意報が発表され、降雨で視界が制限されている状況下、西防波堤に沿って航行しようとして西防波堤に向け西進中、船長が、船位の確認を適切に行っていなかったため、変針予定場所を通過し、西防波堤に衝突したものと考えられる。</p>
<p>参考</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"> ・ 視界が制限された状況においては、GPSプロッター等を活用し、船位の確認を適切に行うこと。

付図1 事故発生経過概略図

