

船舶事故調査報告書

平成30年11月28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	乗揚
発生日時	平成30年8月14日 23時45分ごろ
発生場所	福井県おおい町 鋸 ^{のこぎり} 崎付近 鋸崎灯台から真方位051° 100m付近 （概位 北緯35° 32.8′ 東経135° 39.7′）
事故の概要	プレジャーボートフクハラⅢは、帰航中、干出岩に乗り揚げた。 フクハラⅢは、船底外板の破口等を生じた。
事故調査の経過	平成30年8月23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	プレジャーボート フクハラⅢ、5トン未満 253-21773福井、福原電機株式会社 6.96m(Lr)×2.45m×1.33m、FRP ガソリン機関、110.3kW、平成10年3月
乗組員等に関する情報	船長 男性 79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56年1月16日 免許証交付日 平成30年3月9日 （平成35年12月9日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	船底外板に破口を伴う擦過傷、プロペラ翼翼端部に欠損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南東、風力 3、視界 良好 海象：波高 約0.5m、潮汐 ほぼ低潮時
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、同乗者1人を乗せ、京都府舞鶴市冠 ^{かんむり} 島北方の大グリ付近で釣りを終え、船長が操舵室で手動操舵により、平成30年8月14日23時00分ごろ福井県小浜市小浜港内に所在するマリーナへ向けて帰航を開始した。 船長は、波があったので船体動揺を抑える目的で、機関の回転数をふだんより少し下げた約1,800回転とし、GPSプロッターで船位を確認し、鋸崎灯台の灯火を見ながら南東進中、若狭湾 ^{わかさ} の潮流の影響によって東方に圧流されていたので、右に当て舵を取りながら、航

	<p>行を続けた。</p> <p>船長は、その後、小浜湾に近づいてきたので、GPSプロッターに記録している小浜湾への進入針路を確認する目的で、同プロッターの操作リモコンのレンジ拡大ボタンを押そうとしたところ、誤って画面の表示領域を左に移動させるボタンを押してしまったことに気付いた。</p> <p>船長は、慌ててGPSプロッターの画面を元の状態に戻そうと操作したものの、なかなか戻すことができず、ふと顔を上げたところ、目の前に鋸崎灯台の灯光を認めた直後、23時45分ごろ、船底付近に大きな衝撃を感じた。</p> <p>船長は、鋸崎付近の岩場に乗り揚げたと思い、機関を停止して船底に破口を生じているかもしれないので自力離礁を諦めて本事故の発生を携帯電話でマリーナに連絡し、その後、海上保安庁に通報した。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、写真1 本船 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長は、約40年のプレジャーボートの操船経験があり、月に1回程度、小浜港内に所在するマリーナから釣りの目的で出港していた。</p> <p>船長は、本船のGPSプロッターをよく使っていたので、基本的な操作には慣れており、ふだん、夜間に航海する際、同プロッターで船位の確認を行っていた。</p> <p>GPSプロッターの画面上には、鋸崎付近の干出岩に接近しないように赤色のマークが表示される設定になっていた。</p> <p>本州北西岸水路誌(平成29年3月刊行)には、若狭湾の潮流について、流向は一般に上げ潮流は東方へ、下げ潮流西方に流れ、高、低潮時に流速が最強になると記載されていた。</p> <p>船長は、帰航中、東方へ圧流されていたので、右に当て舵をとっていたが、鋸崎に近づくにつれて潮流の影響が小さくなってからも、同じ針路で航行したので本船が鋸崎に接近することとなったものと本事故後に思った。</p> <p>船長は、本船に音響測深器が装備されており、設定水深以下の海域になると警報が鳴ることとなっていたが、警報が鳴らなかったか、あるいは、本事故当時はGPSプロッターの操作をしていたので同装置の操作音と混同し、気付かなかったのかもしれないと本事故後に思った。</p> <p>船長及び同乗者は、救命胴衣(固形型チョッキ式)を着用していた。</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>あり</p> <p>あり</p> <p>本船は、小浜港に向けて帰航中、船長が誤って表示されたGPSプロッターの画面を戻す操作に気を取られ、船位の確認を適切に行っていなかったことから、鋸崎付近の干出岩に向かっていることに気付かずに</p>

	<p>航行を続け、同干出岩に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、本船が潮流の影響により東方へ圧流されていたので、右に当て舵をとっていたが、鋸崎に近づいて潮流の影響が小さくなってからも当て舵を取り続けたことから、本船が鋸崎に向かう態勢となったものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、本船が、小浜港に向けて帰航中、船長がGPSプロッターの操作に気を取られ、船位の確認を適切に行っていなかったため、鋸崎付近の干出岩に向かっていることに気付かずに航行を続け、同干出岩に乗り揚げたものと考えられる。</p>
再発防止策	<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"> ・GPSプロッター等の機器の操作するときは、操作前に周囲の状況を確認し、また、操作に時間を要する場合は、一旦停船するなどして船位の確認を行うこと。

付図1 事故発生経過概略図



写真1 本船

