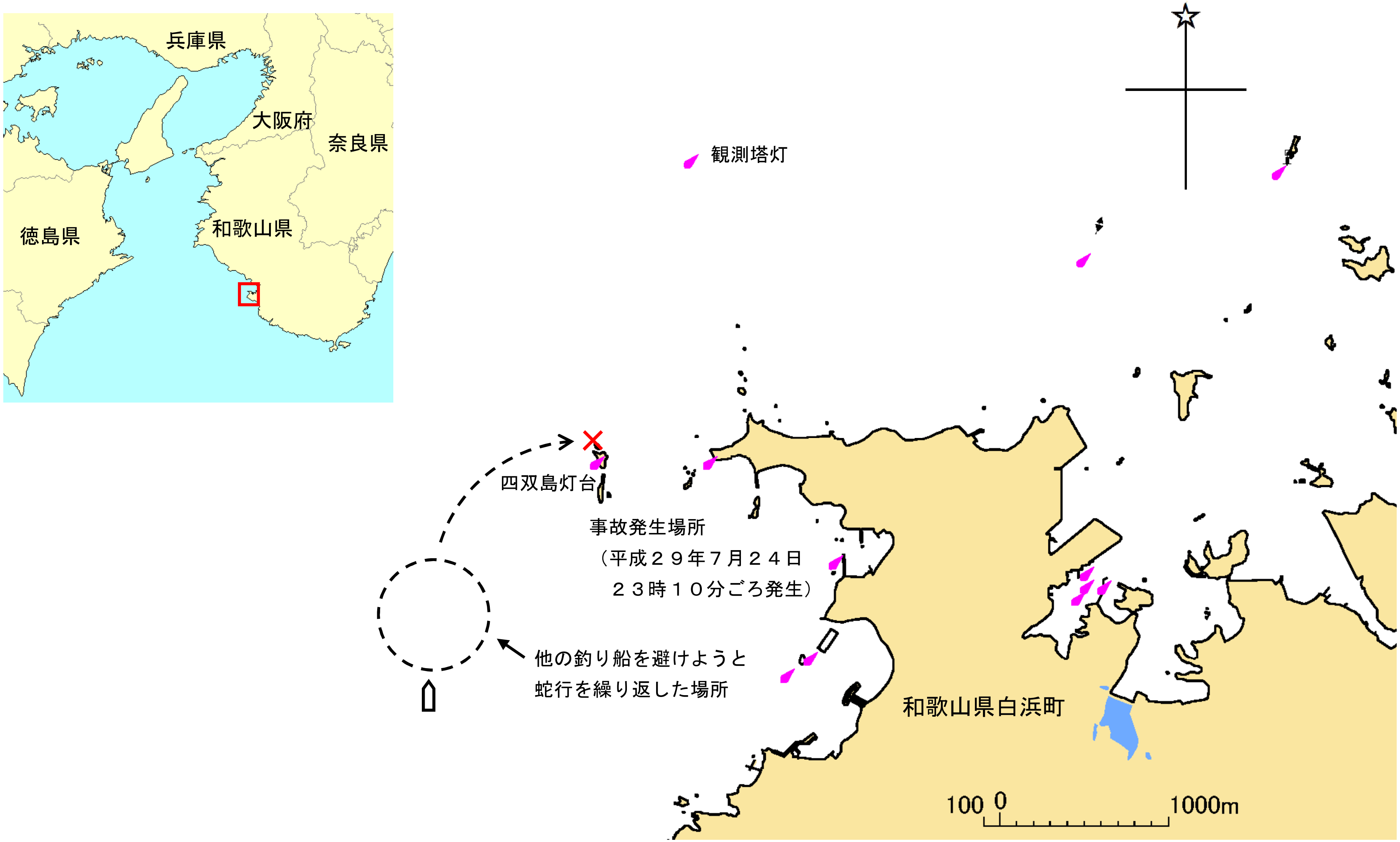
船舶事故調査報告書

平成３０年１月１０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２９年７月２４日　２３時１０分ごろ
発生場所	和歌山県白浜（しらはま）町四双（しそう）島北西方の干出浜 四双島灯台から真方位３１６°１２０m付近 （概位　北緯３３°４１．６′　東経１３５°１９．６′）
事故の概要	プレジャーボート英雄（えいゆう）丸は、帰航中、干出浜に乗り揚げた。 英雄丸は、同乗者１人が負傷し、また、船底キールの破口等を生じた。
事故調査の経過	平成２９年８月２日、本事故の調査を担当する主管調査官（神戸事務所）を指名した。 なお、後日、１人の地方事故調査官を新たに指名した。 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	プレジャーボート　英雄丸、４．３トン
船舶番号、船舶所有者等	ＷＫ３－２２７４４（漁船登録番号）、個人所有
Ｌ×Ｂ×Ｄ、船質	１０．８７m（Lr）×２．８４m×１．００m、ＦＲＰ
機関、出力、進水等	ディーゼル機関、２０９．６０kW、平成６年１１月２２日 第２５２－２５８０２号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長　男性　６８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２１年２月１６日 免許証交付日　平成２５年１２月２０日 （平成３１年２月１５日まで有効）
死傷者等	軽傷　１人（同乗者）
損傷	船底キールに破口及び亀裂、推進器翼に曲損
気象・海象	気象：天気　晴れ、風向　東、風力　１、視界　良好 海象：波高　約１．５m、潮汐　下げ潮の末期
事故の経過	本船は、船長が１人で乗り組み、友人である同乗者３人を乗せ、平成２９年７月２４日２２時５０分ごろ釣りを終え、和歌山県田辺市文里（もり）港に向けて白浜町西方沖を発進した。 船長は、操舵室に設けた渡し板に立ち、天窓から上半身を出した姿勢で手動操舵により操船に当たり、周囲に約３０隻の釣り船が存在していたので、釣り船を避けようと蛇行を繰り返した。

	船長は、釣り船を避けた後、前方に白色の灯光を認め、京都大学田辺中島高潮観測塔灯（以下「観測塔灯」という。）の灯光であるものと思い、観測塔灯の北方を東進するつもりで約１１ノットの対地速力で航行を続けた。 本船は、白色の灯光の北西方を右転中、船長が、同灯光が観測塔灯の灯質とは異なっているように思い、ＧＰＳプロッターを見て四双島灯台の灯光であることに気付いた直後、２３時１０分ごろ四双島北西方の干出浜に乗り揚げた。 船長及び同乗者３人は、同乗者の１人が１１８番通報を行って来援した巡視船に移乗して文里港へ向かった。 本船は、２５日にクレーン付き台船で引き揚げられて田辺市所在のマリーナまで運ばれた後、陸揚げされた。 同乗者の１人は、船体に身体を打ち付け、後日、医院で診察を受けて肋骨骨折等と診断された。 （付図１　事故発生経過概略図　参照）
その他の事項	本船の喫水は、船首尾共に約０．３ｍであった。 海図Ｗ７４（田辺港、２万分の１）によれば、四双島周辺には干出浜が拡延している。 船長は、これまで、夜間に本事故当時の釣り場付近から帰航した経験が多数あり、観測塔灯を針路目標としていた。 観測塔灯は、灯質が、モールス符号白光、毎８秒にＵ（・・－）、光達距離が５海里（Ｍ）である。 四双島灯台は、灯質が、単閃白光、毎４秒に１閃光、光達距離が５Ｍである。 船長は、ふだん、夜間に航行する際、目視及びＧＰＳプロッターで船位の確認を行っていた。 船長は、本事故当日に家族と共に健康診断を受けており、家族の健康状態について不安を感じていたので、本事故当時、ＧＰＳプロッターに表示された往路の航跡をたどって帰航するつもりでいたものの、考え事をしていて同プロッターで船位の確認を行うことを失念していた。
分析	
乗組員等の関与	あり
船体・機関等の関与	なし
気象・海象等の関与	なし
判明した事項の解析	本船は、文里港に向けて帰航中、船長が、ＧＰＳプロッターで船位の確認を行っていなかったことから、四双島灯台の灯光を観測塔灯の灯光と見間違えていることに気付かず、四双島北西方の干出浜に向けて右転して乗り揚げたものと考えられる。 船長は、ＧＰＳプロッターを作動させていたものの、家族の健康状

	態について考え事をしていたことから、同プロッターで船位の確認を行うことを失念していたものと考えられる。
原因	本事故は、夜間、本船が、文里港に向けて帰航中、船長が、ＧＰＳプロッターで船位の確認を行っていなかったため、四双島灯台の灯光を観測塔灯の灯光と見間違えていることに気付かず、四双島北西方の干出浜に向けて右転して乗り揚げたものと考えられる。
参考	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。 ・慣れた海域を航行する場合においても、操船に集中し、ＧＰＳプロッター等の航海計器を活用して船位を確認すること。

付図１　事故発生経過概略図