

船舶事故調査報告書

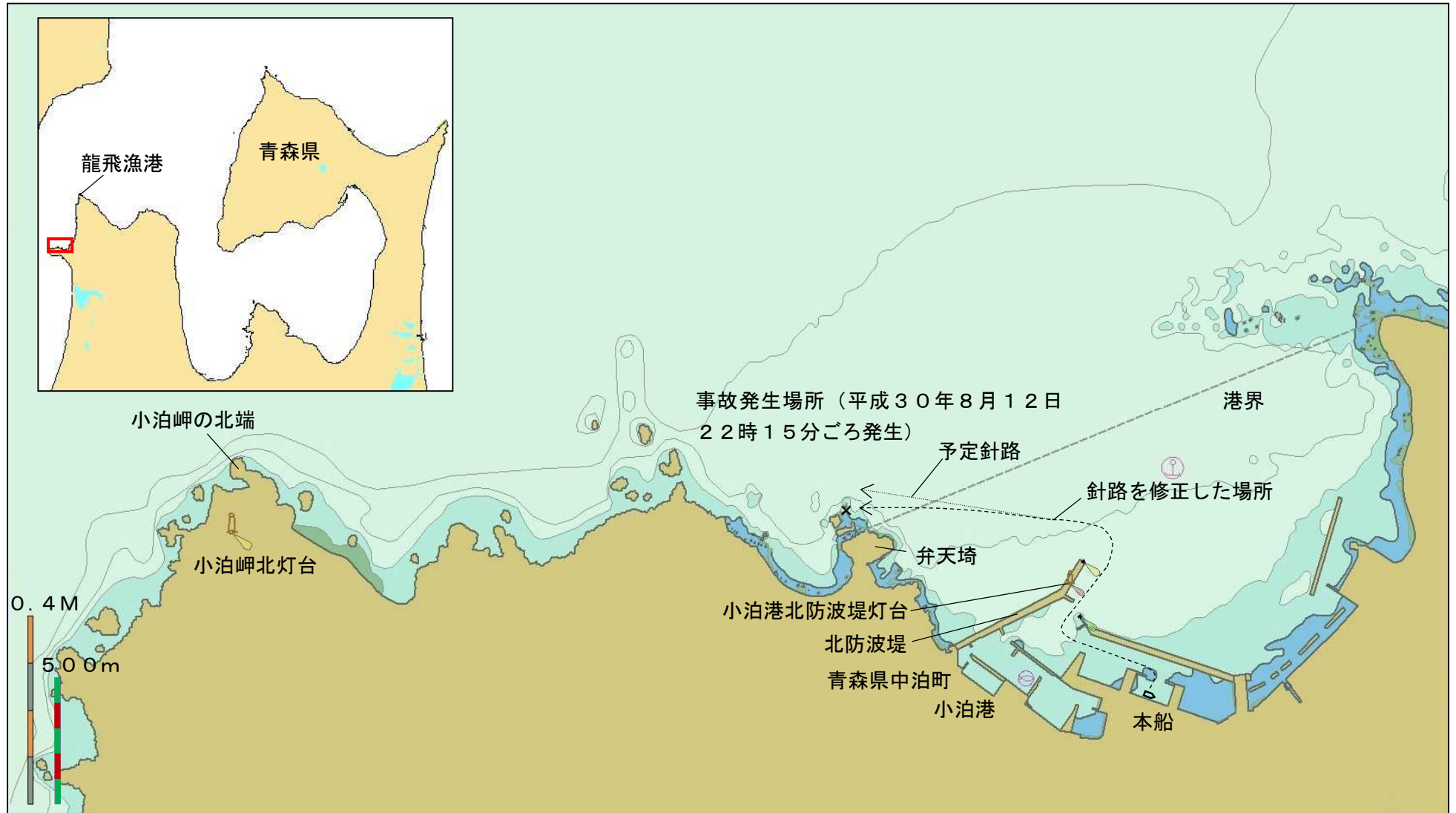
平成30年12月19日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 佐藤 雄二（部会長）
 委員 田村 兼吉
 委員 岡本 満喜子

事故種類	乗揚
発生日時	平成30年8月12日 22時15分ごろ
発生場所	青森県中泊町小泊港西方沖の岩礁 小泊港北防波堤灯台から真方位288°930m付近 （概位 北緯41°08.3′ 東経140°17.2′）
事故の概要	小型兼用船第七光洋丸は、小泊港西方沖を西進中、岩礁に乗り揚げた。 第七光洋丸は、船長が負傷し、船首部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14日、本事故の調査を担当する主管調査官（仙台事務所）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	小型兼用船 第七光洋丸、4.87トン AM3-18506（漁船登録番号）、個人所有 10.99m（Lr）×2.65m×0.75m、FRP ディーゼル機関、213.3kW、昭和56年3月2日 第212-12066号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 男性 72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51年7月9日 免許証交付日 平成27年5月1日 （平成32年10月24日まで有効）
死傷者等	重傷 1人（船長）
損傷	船首部船底外板に破口、推進器に曲損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 西、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 低潮時、潮高 13cm（小泊港） 月没時刻：19時26分、月齢：0.7（大潮）
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、同乗者2人を乗せ、平成30年8月12日20時30分ごろ津軽海峡横断泳の伴走の目的で青森県外ヶ浜町龍飛漁港を出港し、小泊港で泳者4人を乗せ、スタート地点となる、青森県中泊町小泊岬の北端付近に向けて22時00分ごろ出港した。 本船は、泳者を前部甲板に乗せ、船長が、操舵室後部の引き戸を開

	<p>け、操舵室の外でリモコン装置を持って立った姿勢で、操舵室内のレーダー及びGPSプロッターを見ながら、手動操舵によって約7ノットの対地速力で小泊港北防波堤灯台を左舷側に見て通過し、小泊港北防波堤北方沖100～200m付近で左転した後、西進した。</p> <p>船長は、その後、GPSプロッターの画面で船首線が小泊岬の北端と重なり、このままでは本船が中泊町弁天埼付近の岩礁（以下「本件岩礁」という。）に向かってしまうので、沖側に向けようと針路を右方に修正した。</p> <p>本船は、船長が、小泊岬の北端沖で待機していた仲間の船及び小泊岬北灯台の灯火を認めた後、GPSプロッター等を確認せずに目視のみで航行を続けていたところ、22時15分ごろ本件岩礁に乗り揚げた。</p> <p>船長は、乗り揚げた衝撃で、操舵室の左舷側壁等に頭部等をぶつけて床に倒れ込み、しばらくの間、意識を失った。</p> <p>本船は、通報を受けて来援した仲間の船により引き出され、えい航されて小泊港に入港した。</p> <p>船長は、陸上で待機していた救急車によって病院に搬送され、別の病院で、右鎖骨骨折及び腰部脊柱管狭窄症と診断された。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図、写真1 本船、写真2 船長が操船していた状況、写真3 操船していた場所から見たGPSプロッター等の状況 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船の喫水は、船首約0.7m、船尾約1.2mであった。</p> <p>本船は、操舵室前部中央に魚群探知機、同室前部右舷側にレーダー及びGPSプロッターが備えられており、操舵室内からの船首方の見通し状況は悪く、ふだんから操舵室の外でリモコン装置を使用して操船が行われていた。</p> <p>本船は、平成20年頃に津軽海峡横断泳の伴走を行うようになってから、龍飛漁港で泳者を乗せて小泊岬に向かっていたが、本事故当時、泳者の希望により小泊港で乗せることになった。</p> <p>船長は、約4～5年前に小泊港に入港したことがあり、また、弁天埼付近で漁をしたことがあったので、本件岩礁があることを知っていた。</p> <p>船長は、龍飛漁港を出港した際、レーダーを12海里（M）レンジ、GPSプロッターを小泊岬の北端付近が映る状態に設定していたが、それ以降、設定を変えずに航行を続けた。</p> <p>船長は、本件岩礁から離れるよう針路を沖側に修正したので、このままの針路で問題ないと思い、GPSプロッター等により船位の確認を行っていなかった。</p> <p>船長は、本船が、舵中央で直進中に針路が左に偏ることがあったので、針路を修正した後、針路が左に偏って本件岩礁に向かって航行し</p>

	<p>たと本事故後に思った。</p> <p>船長、同乗者及び泳者は、本事故当時、全員救命胴衣を着用していた。</p> <p>船長は、本事故当時、視力は正常で、健康状態は良好であり、本事故当日、昼間に数時間程度、睡眠をとっており疲労はなかった。</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>なし</p> <p>本船は、小泊港西方沖を西進中、船長が、本件岩礁から離れるよう針路を沖側に修正した際、このままの針路で問題ないと思い、GPSプロッター等により船位の確認を行っていなかったことから、針路が左に偏って本件岩礁に向かって航行していることに気付かず、同岩礁に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>本船は、舵中央で直進中に針路が左に偏ることがあったことから、針路を修正した後、針路が左に偏って本件岩礁に向かって航行したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、本船が、小泊港西方沖を西進中、船長が、本件岩礁から離れるよう針路を沖側に修正した際、このままの針路で問題ないと思い、GPSプロッター等により船位の確認を行っていなかったため、針路が左に偏って本件岩礁に向かって航行していることに気付かず、同岩礁に乗り揚げたものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</p>	<p>今後の同種事故等の再発防止及び被害の軽減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、陸岸付近を航行する場合には、GPSプロッター、レーダー等の航海計器を活用し、船位を確認すること。

付図1 事故発生経過概略図



日本水路協会発行の航海用電子参考図 (new pec) 使用

写真1 本船



写真2 船長が操船していた状況



リモコン装置

写真3 操船していた場所から見たGPSプロッター等の状況

魚群探知機



レーダー

GPSプロッター