

船舶事故調査報告書

令和4年9月21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	令和3年8月22日 00時30分ごろ
発生場所	石川県小松市安宅港口付近 安宅三等三角点から真方位341°440m付近 （概位 北緯36°25.4′ 東経136°25.0′）
事故の概要	プレジャーボート五月丸は、南東進中、消波ブロックに乗り揚げた。 五月丸は、右舷船底部の破口等を生じた。
事故調査の経過	令和3年8月25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 五月丸、2.3トン IK3-21333（漁船登録番号）、個人所有 8.02m（Lr）×2.36m×0.82m、FRP ディーゼル機関、96.4kW、昭和62年7月 第244-11022号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 74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15年10月24日 免許証交付日 平成30年10月22日 （令和5年10月23日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	右舷船底部に破口等（全損）
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 西、風力 3、視界 良好 海象：波高 約0.5m、潮汐 上げ潮の中央期 日没時刻：8月21日18時38分ごろ（金沢）
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、知人3人（以下それぞれ「同乗者A」、「同乗者B」、「同乗者C」という。）を乗せ、いか釣りの目的で、令和3年8月21日17時50分ごろ、‘小松市北東方約4海里沖の釣り場’（以下「本件釣り場」という。）に向け、‘小松市安宅漁港の係留場所’（以下「本件係留地」という。）を出航した。 本船は、18時10分ごろ本件釣り場に到着後釣りをを行い、22日

00時05分ごろ本件係留地へ向けて帰途についた。

船長は、同乗者A及び同乗者Bを前部甲板上的クーラーボックスの上に、同乗者Cを操舵室後方の椅子にそれぞれ腰を掛けさせ、操舵室で舵輪の前に立ち、手動操舵により、GPSプロッター及びレーダーを作動させ、^{かけはし}梯川の河口に向けて約140°（真方位、以下同じ。）の針路とした。

本船は、‘梯川の河口に陸岸から長さ約100～150m北西方（325～330°）へ突き出た東西の突堤’（以下それぞれ「東突堤」、「西突堤」という。）の中央に向かうように、船長が東突堤に設置されている2つの水銀灯を船首目標として、時速約20kmで南東進した。

船長は、00時25分ごろ、時速約7kmに減速して操船場所を操舵室内から操舵室左舷後方へ変更し、東突堤及び西突堤の幅が約80mと狭く、両突堤の周囲には消波ブロックが存在するので、本船に乗船した経験のある同乗者A及び同乗者Cをそれぞれ船首方及び右舷方の見張りに配置し、本船に危険があれば手を振るように依頼した。

本船は、船長が東突堤までの海面を、同乗者Aが船首部のたつ付近でクーラーボックスに腰掛けて船首方を、及び、同乗者Cが操舵室右舷後方で立って右舷方をそれぞれ目視して航行を続けた。（図1参照）

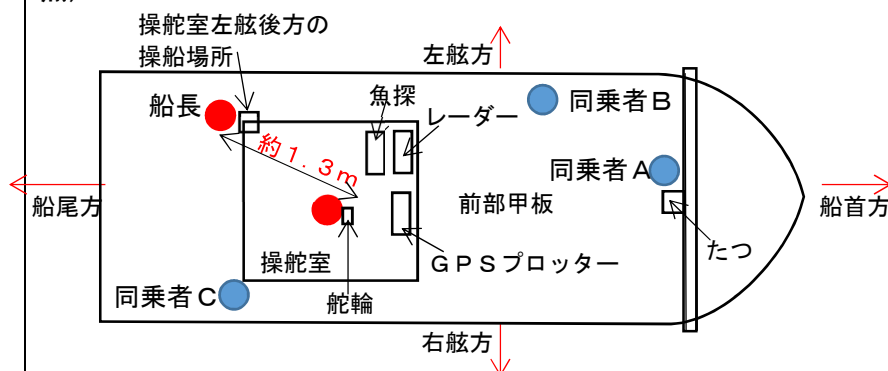


図1 本船の配置状況

船長は、東突堤と西突堤の中央に向かうように東突堤に設置されている2つの水銀灯を船首目標としたので、本船が東突堤と西突堤の中央に向けて航行していると考え、自ら東突堤までの海面を注視して航行を続けた。

船長は、東突堤の水銀灯を左舷正横付近に視認後、同乗者Aが船首部で急に大きく右手を上げたように見え、咄嗟に右舵を取ったところ、船底部に衝撃を感じ、00時30分ごろ本船が西突堤先端の消波ブロックに乗り揚げたことを認めて機関を中立状態とした。

船長は、同乗者の負傷状況を確認後、機関を後進に掛けたが移動できず、00時41分ごろ携帯電話で119番通報した。

	<p>船長は、01時00分ごろ来援した消防署員の協力を得て船固めしたのち、3人の同乗者と共に下船し、西突堤から上陸した。</p> <p>本船は、22日17時00分ごろ、船尾が沈没している状況を確認されたのち廃船処理された。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、写真1 本船、写真2 梯川の河口参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船の喫水は、船首約0.4m、船尾約1.0mであった。</p> <p>同乗者Aは、本事故直前に両手を船首部に置いて船首方数m先の暗い海面を見ていたところ、海面上に消波ブロックを認め、危ないと立ち上がり船尾方を振り向いた直後、衝撃を感じた。</p> <p>同乗者Cは、右舷方の見張りを行っていたが、暗い海面が見えていただけであった。</p> <p>同乗者A及び同乗者Cは、本船が速力を減じて見張りを開始し、約5分後に同じ針路のまま乗り揚げたと本事故後に思った。</p> <p>本船は、乗り揚げた際の衝撃が倒れるほどではなかったため、誰も負傷しなかった。</p> <p>船長は、出航時には、日没前で周囲の状況も視認できるので、同乗者に見張りを依頼せず、操舵室で操船にあたっていたが、本事故時、日没後で周囲が暗く、海面付近を確認しながら操船したいと思い、操船場所を操舵室左舷後方に移動し、同乗者にも見張りを依頼した。</p> <p>船長は、操舵室左舷後方の約1.3m離れた操舵場所から、操舵室内のGPSプロッター及びレーダーを確認することが可能であったが、東突堤までの海面を注視して操船していた。</p> <p>海上保安庁によれば、沈没後の本船から取り出した本船のGPS記録では、本船は漁場から西突堤に向かって直進した状態で本事故が発生していた。</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>なし</p> <p>なし</p> <p>本船は、梯川河口付近を南東進中、船長が、本船が東突堤と西突堤の中央に向けて航行していると考え、東突堤までの海面を注視して航行を続けたことから、本船が西突堤に向かっていたことに気付かず、西突堤先端の消波ブロックに乗り揚げたものと推定される。</p> <p>船長は、東突堤と西突堤の中央に向かうように東突堤に設置されている2つの水銀灯を船首目標に定めたことから、本船が東突堤と西突堤の中央に向けて航行していると考えたものと考えられる。</p> <p>船長は、本船に乗船した経験のある同乗者A及び同乗者Cに、本船に危険があれば手を振るように依頼し、それぞれ船首方及び右舷方の見張りに配置したことから、航行の支障があれば同乗者からの報告が</p>

	<p>あると思い、東突堤までの海面を注視していたものと考えられる。</p> <p>船長は、操舵室左舷後方の約1.3m離れた操舵場所から、操舵室内のGPSプロッター及びレーダーを確認することが可能であったが、東突堤までの海面を注視して操船していたことから、本船が西突堤に向かっていたことに気付かなかったものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、本船が、梯川河口付近を南東進中、船長が、本船が東突堤と西突堤の中央に向けて航行していると考え、東突堤までの海面を注視して航行を続けたため、本船が西突堤に向かっていたことに気付かず、西突堤先端の消波ブロックに乗り揚げたものと推定される。</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"> ・ 船長は、夜間、狭い入口に接近する場合、一旦同水道等の手前でGPSプロッター及びレーダーで船位を確認すること。 ・ 船長は、同乗者に見張りを依頼して航行する場合においても、船長としての職務を自覚し、航海計器等を活用して自ら船位及び周囲の状況把握に努めること。

付図1 事故発生経過概略図



※国土地理院Webサイトの地理院地図使用

写真1 本船



写真2 梯川の河口

