

## 船舶事故調査報告書

令和4年6月22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（消波ブロック）
発生日時	令和3年11月5日 04時33分ごろ
発生場所	石川県白山市美川漁港北東方沖 美川灯台から真方位016° 310m付近 （概位 北緯36° 29.9′ 東経136° 29.2′）
事故の概要	漁船日本海丸は、左転中、消波ブロックに衝突した。 日本海丸は、船長が負傷し、船首部外板の破口等を生じた。
事故調査の経過	令和4年2月16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	漁船 日本海丸、3.0トン IK3-11562（漁船登録番号）、個人所有 7.90m（Lr）×2.23m×0.78m、FRP ディーゼル機関、125.00kW、昭和53年4月20日 第244-22971号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 77歳 一級小型船舶操縦士 免許登録日 平成16年6月4日 免許証交付日 平成31年1月21日 （令和6年6月3日まで有効）
死傷者等	重傷 1人（船長）
損傷	本船 船首部外板に破口等、主機に濡損（全損）
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南東、風力 1、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の中央期 日出時刻：06時21分ごろ 月出時刻：06時25分ごろ
事故の経過	本船は、船長及び甲板員1人が乗り組み、操業の目的で、令和3年11月5日04時00分ごろ美川漁港を出航し、同漁港北東方沖の漁場で刺し網の投網を終え、04時25分ごろ帰航を開始した。 船長は、ふだん美川漁港北東方沖の漁場から帰航する際、陸岸から約1km離れた海域を陸岸に沿って南西進していたが、同海域に別の漁船の刺し網が投入されていたので、ふだんよりも陸岸寄りの海域を南

西進することとした。

船長は、操舵室内に備えられたGPSプロッターを作動させ、後部甲板の左舷寄りの位置に立ち、操舵室後方左舷側に設けられた舵輪及び主機遠隔操縦レバーを使用して操船に当たり、約10ノットの対地速力で南西進中、船首方に作業灯を点灯して刺網漁の操業を行う漁船を認め、左転して同漁船を避けることとした。

船長は、美川漁港に向かう帰航経路周辺の海域（以下「本件海域」という。）には、陸岸沿いに離岸堤が複数設置されていることを知っており、月明かりがなく、それらの離岸堤を視認できなかったが、本件海域の夜間航行に慣れていたので、離岸堤までの距離を感覚で判断して左転を開始した。

船長は、左転中、そろそろ右転しようと思っていたところ、04時33分ごろ、船体への衝撃を感じた直後、顔面が舵輪に強く当たって負傷した。

甲板員は、後部甲板右舷側ブルワーク（船縁）の上に腰を掛けていたところ、衝突時、右舷船首方に投げ出されて落水した。

（図1参照）

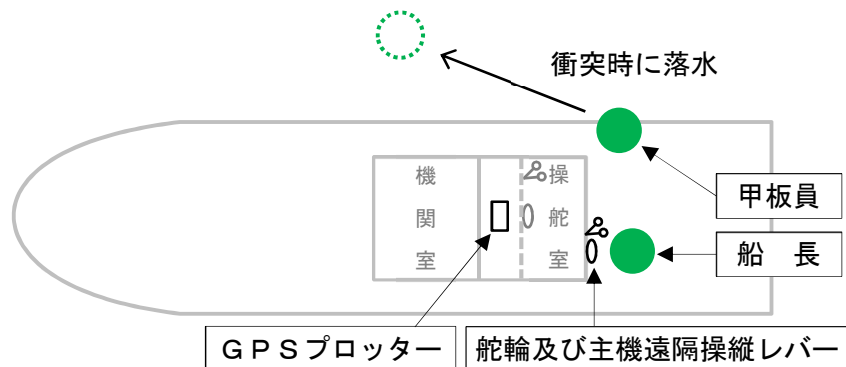


図1 船長及び甲板員の乗船位置等

船長は、離岸堤の消波ブロックに衝突したことに気付き、落水した甲板員を船上に引き上げ、甲板員に怪我がないことを確認した後、後進して同消波ブロックから離れて帰航を再開したが、甲板員から前部甲板上に海水が流入していることを知らされ、衝突時に生じた船首部外板の破口から海水が流入していることが分かったので、本船の沈没を回避しようと付近の砂浜に本船をあえて座礁させた。

船長は、甲板員と共に砂浜に下り、ロープで本船の船固めを行った後、携帯電話で知人に救助を要請し、駆けつけた知人の自動車で所属する漁業協同組合へ向かった。その後、顔面から出血があったので消防署に向かい、消防署から救急車で病院に搬送され、急性硬膜下血腫、右眼窩内骨折と診断されて10日間の入院加療を受けた。

漁業協同組合の担当者は、本事故の発生を海上保安部に通報した。本船は、重機で引き上げられたのち解撤された。

	(付図1 事故発生経過概略図、写真1 任意座礁後の本船、写真2 砂浜に引き上げられた本船 参照)
その他の事項	<p>本船の喫水は、船首約0.4m、船尾約1.2mであった。</p> <p>船長及び甲板員は、本事故当時、固型式の救命胴衣を着用していた。</p> <p>船長は、本件海域を夜間航行する際、ふだんからGPSプロッターで船位を確認することはなく、目視による感覚で航行し、GPSプロッターを速力や時刻の確認に使用していた。</p> <p>船長は、本件海域の陸岸沿いに設置された離岸堤がGPSプロッターに表示されているかどうかを確認したことはなかったが、左転後にGPSプロッターで陸岸への接近状況を確認しておけば、本事故を防止できたと本事故後に思った。</p> <p>船長は、ふだんから後部甲板の左舷寄りの位置に立って操船に当たっており、操舵室後方の開放した操舵室の出入口から操舵室前方の窓越しに、又は、操舵室後方から左舷側に顔を出して船首方を確認していた。</p>
<b>分析</b> 乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析	あり なし なし <p>本船は、ふだんよりも陸岸寄りの本件海域を南西進中、船長が、月明かりがなく、左舷方の離岸堤が視認できない状況下、船首方の漁船を避けようと左転後、離岸堤までの接近状況を感じて判断したことから、離岸堤への接近状況を把握することができず、離岸堤の消波ブロックに衝突したものと考えられる。</p> <p>船長は、本件海域の夜間航行に慣れていたことから、離岸堤までの距離を感じて判断しようとしたものと考えられる。</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、夜間、本船が、ふだんよりも陸岸寄りの本件海域を南西進中、船長が、月明かりがなく、左舷方の離岸堤が視認できない状況下、船首方の漁船を避けようと左転後、離岸堤までの接近状況を感じて判断したため、離岸堤への接近状況を把握することができず、離岸堤の消波ブロックに衝突したものと考えられる。</p>
<b>再発防止策</b>	<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"> <li>・船長は、夜間航行に慣れた海域であっても、夜間航行時は、自船と港湾施設との距離を感じて判断することなく、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。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図

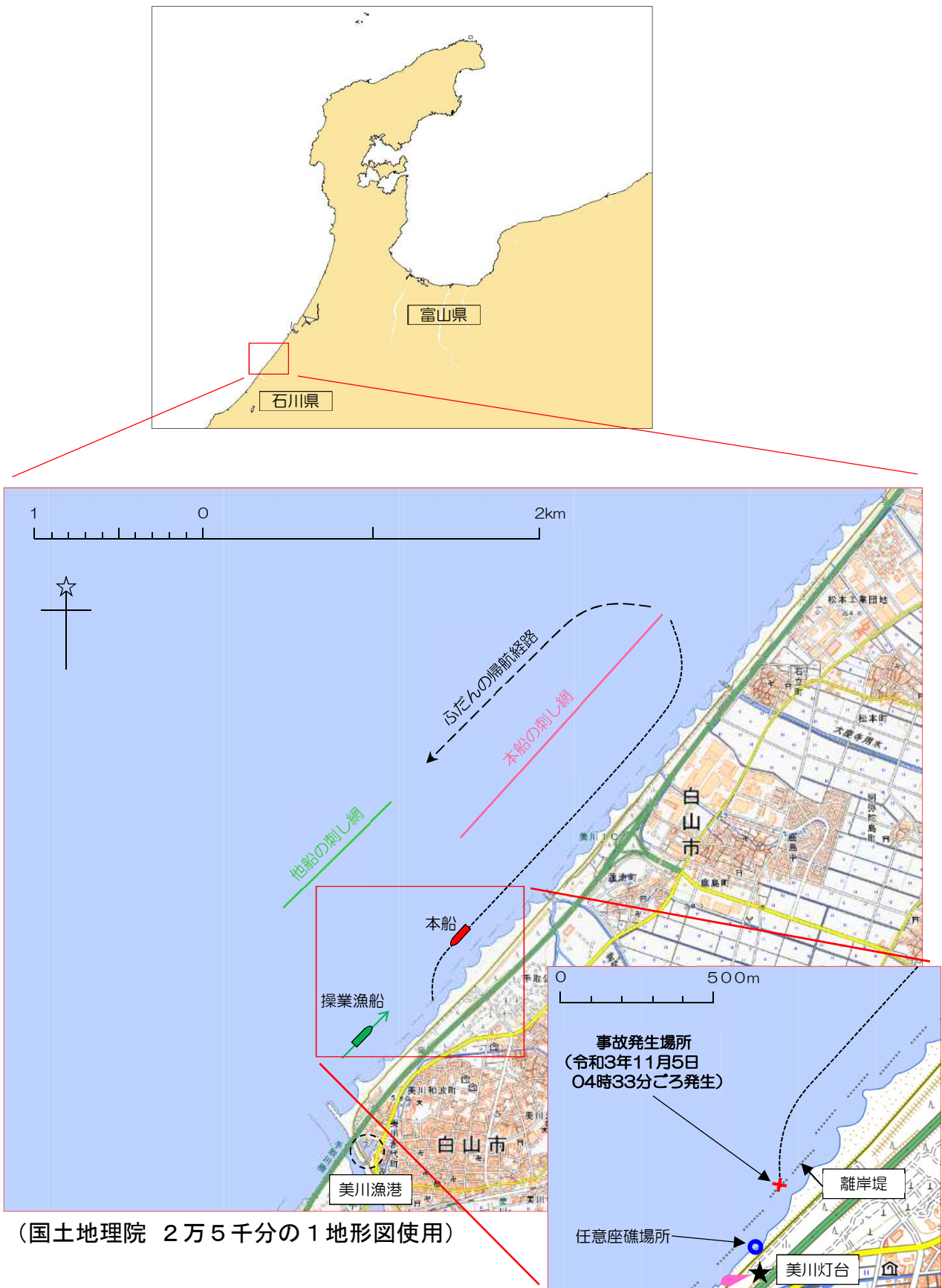


写真1 任意座礁後の本船



写真2 砂浜に引き上げられた本船

