

## 船舶事故調査報告書

平成26年3月6日  
 運輸安全委員会（海事部会）議決  
 委員長 後藤昇弘  
 委員 横山鐵男（部会長）  
 委員 庄司邦昭  
 委員 石川敏行  
 委員 根本美奈

事故種類	乗揚
発生日時	平成25年8月14日（水） 00時03分ごろ
発生場所	福井県坂井市雄島北東端の岩場 雄島灯台から真方位037° 370m付近 （概位 北緯36° 15.2′ 東経136° 07.3′）
事故調査の経過	平成25年8月14日、本事故の調査を担当する主管調査官ほか1人の船舶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。
<b>事実情報</b> 船種船名 総トン数 船舶検査済票の番号 漁船登録番号 船籍港又は定係港 船舶所有者 L×B×D 船質 機関、出力 進水年月日	遊漁船 第五芳伸丸 4.9トン 第244-16964号 FK3-11448 福井県坂井市 個人所有 10.32m (Lr) × 2.55m × 0.83m FRP ディーゼル機関、228kW 平成9年4月2日
乗組員等に関する情報	船長 男性 81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50年1月10日 免許証交付日 平成21年2月6日 （平成27年1月29日まで有効） 乗組員 男性 28歳 二級小型船舶操縦士 免許登録日 平成25年4月1日 免許証交付日 平成25年4月18日 （平成30年4月17日まで有効） 釣り客A 男性 68歳 釣り客B 男性 59歳

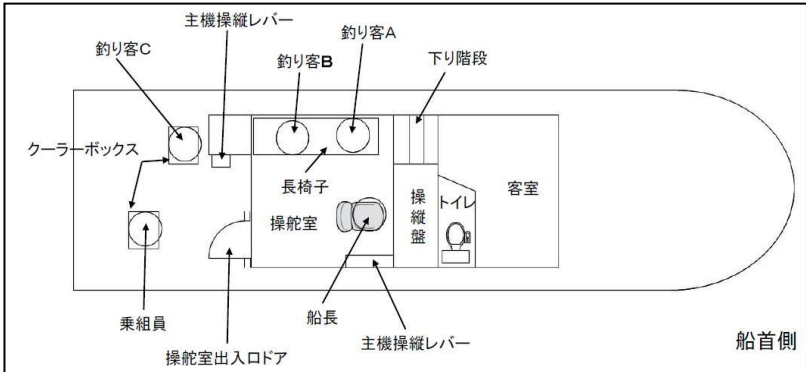
	釣り客C 男性 66歳
死傷者等	重傷 2人（釣り客C及び船長） 軽傷 3人（釣り客A、釣り客B及び乗組員）
損傷	船首部船底及び船尾部船底に破損、プロペラ翼、プロペラ軸及び舵軸に曲損、主機関等に濡損
事故の経過	<p>第五芳伸丸（以下「本船」という。）は、船長ほか1人の乗組員が乗り組み、釣り客3人を乗せ、福井県福井港三国区を平成25年8月13日17時00分ごろ出発し、17時30分ごろ福井県あわら市波松<sup>なま</sup>沖の沈船付近（以下「本件遊漁場所」という。）で釣りを開始した。</p> <p>本船は、23時30分ごろ釣りを終えて帰る準備を始め、23時49分ごろ雄島の北方沖に向ける約230°（真方位、以下同じ。）の針路として航走を開始し、その後、対地速力約16～17ノットで航行した。</p> <p>船長は、操舵室の右舷側にある操縦盤の船尾方の椅子に腰を掛けて操船し、釣り客A及び釣り客Bは、操舵室の左舷側に設置してある長椅子に船首方から順に腰を掛け、乗組員及び釣り客Cは、船尾の暴露甲板上で右舷ブルワーク側及び左舷ブルワーク側のクーラーボックスの上にそれぞれ腰を掛けていた。（図1参照）</p>  <p>図1 本事故当時乗船者位置図</p> <p>船長は、航走を開始した数分後、左舷船首方に釣り船の灯火を視認したので、左転し、その灯火を船首目標として航行した。</p> <p>船長は、乗揚の約2～3分前、釣り船に近づいたので、同船を避けようと思い、左右を見回して付近の状況を確認したところ、右舷船首方に集魚灯を点灯した漁船数隻を視認したため、左転した。</p> <p>船長は、左転後、針路をレーダーで確認したところ、陸岸に接近する約210°の針路になっていたため、右舵を取ったが、本船は、8月14日00時03分ごろ雄島北東端の岩場に乗り揚げた。</p> <p>（写真1、付図1 推定航行経路図、付図2 推定航行経路図（拡大） 参照）</p>



写真 1 乗揚現場

船長は、操縦盤の手前にある操舵輪に胸が当たって左肋骨を骨折し、釣り客A及び釣り客Bは、操舵室前方に通じる客室の下り階段に折り重なるように倒れ、釣り客Aは、右背部及び側胸部の打撲傷を、釣り客Bは、頸椎捻挫並びに右肩、背部及び前胸部の打撲傷をそれぞれ負い、釣り客Cは、操舵室外の左舷側に設置されている主機操縦レバーの取付け板（ステンレス板）に体が当たり、左鎖骨遠位端骨折、左烏口突起骨折及び左肩峰骨折を、乗組員は、操舵室の出入口に投げ出されて右腰骨打撲傷をそれぞれ負った。

本船は、船底部に損傷、主機関等に濡損等を生じた。

乗組員は、00時07分ごろ海上保安庁に救助を要請した。

本船の乗船者は、01時05分ごろ来援した巡視艇に救助され、坂井市にあるマリナーから救急車で病院に搬送された。

気象・海象

気象：天気 晴れ、風向 東南東、風力 2、視界 良好

海象：海上 平穏

月没時刻：8月13日22時08分

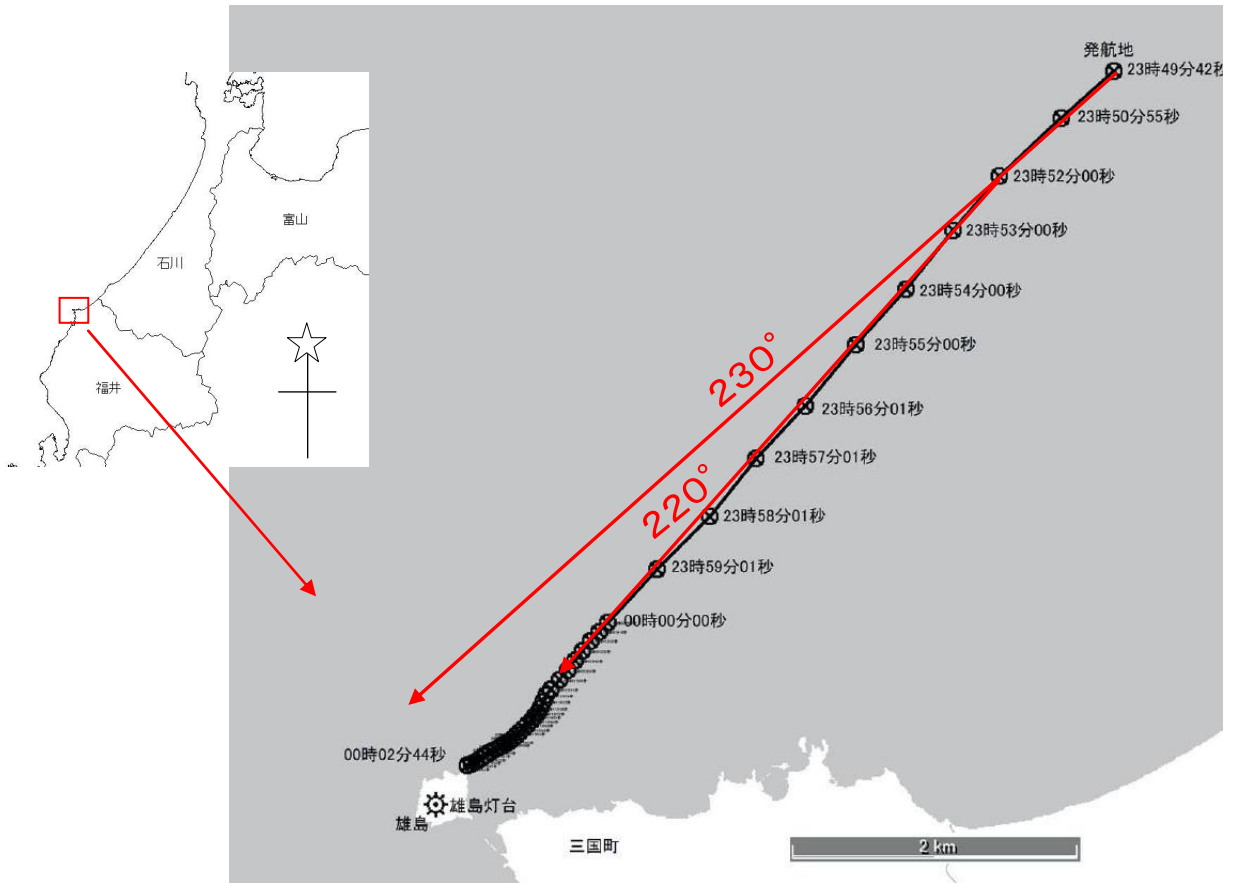
その他の事項

- (1) 船長は、遊漁船の船長として約32年の経験があり、本事故当時の健康状態は良好であった。
- (2) 本船は、本事故当時、船体中央部で約0.55mの喫水であった。
- (3) 本船は、本事故当時、船体、機関及び機器類に不具合又は故障はなかった。
- (4) 本船は、レーダー、GPSプロッター、サテライトコンパス等の航海計器を搭載していた。
- (5) 船長は、釣り客のアジ釣りをしたいという要望により、本件遊漁場所で釣りをを行うこととした。
- (6) 船長は、夜間に本件遊漁場所で釣りをを行うのは数年ぶりであった。
- (7) 船長は、日頃、船首目標を定めて操舵することが多かった。
- (8) 船長は、本事故当時、いつもよりも暗い夜だと感じており、雄

	<p>島灯台の灯光は、見えなかった。雄島灯台の灯光は、雄島の北東からは地形に遮られて見えない。</p> <p>(9) 船長は、本件遊漁場所から針路約230°～240°で航行すれば、雄島の北方沖を安全に通過できると記憶していた。</p> <p>(10) 船長は、レーダー、GPSプロッター等の電源を入れていたが、航行開始時から乗揚前に針路を確認するまで、レーダーで雄島及び釣り船の方位及び距離を測定していなかった。また、レーダーの接近警報機能を設定していなかった。</p> <p>(11) 船長は、船首目標とした釣り船の位置が、これまでの経験から、本件遊漁場所寄りであり、雄島からかなり離れていると思っていた。</p> <p>(12) 船長は、雄島の岩場に乗り揚げて船体に強い衝撃を感じたとき、一瞬、他船に衝突したと思った。</p> <p>(13) 本船の乗船者は、全員が救命胴衣を着用していた。</p>
<p><b>分析</b></p> <p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象の関与 判明した事項の解析</p>	<p>あり なし なし</p> <p>(1) 本船は、8月13日23時49分ごろ福井港三国区へ帰ろうとし、雄島の北方沖に向ける約230°の針路として航走を始め、その後、対地速力約16～17ノットで航行したものと考えられる。</p> <p>(2) 船長は、23時52分ごろ左舷船首方に釣り船の灯火を視認したので、左転し、同灯火を船首目標にして航行したが、レーダーで釣り船及び雄島までの方位及び距離を確認していなかったものと考えられる。</p> <p>(3) 船長は、日頃から船首目標を定めて操舵することが多かったので、左舷船首方の釣り船の灯火を船首目標にしたものと考えられる。</p> <p>(4) 船長は、本件遊漁場所から針路約230°～240°で航行すれば、雄島の北方沖を安全に通過できると記憶していたが、釣り船の灯火を船首目標として航行したことから、針路が約220°となり、雄島に向首していたが、前記(2)記載のとおり、レーダーで雄島の方位を確認していなかったことから、雄島に向首していることが分からなかったものと考えられる。</p> <p>(5) 船長は、航行中、雄島が見えなかったこと、雄島灯台の灯光が雄島の地形によって見えなかったことから、本船が雄島へ向首していることに気付かずに航行を続けたものと考えられる。</p> <p>(6) 船長は、14日00時01分ごろ、雄島の手前約800mの地点において、船首方の釣り船を避けようとした際、右舷船首方に</p>

	<p>集魚灯を点灯した漁船数隻を視認したことから、左舵を取ったものと考えられる。</p> <p>(7) 船長は、釣り船の灯火を船首目標として航行したことから、雄島に向けて接近していたが、釣り船を避けようとし、左転した後、レーダーで針路を確認したところ、陸岸に接近する約210°の針路となっていることに気付き、右舵を取ったことから、雄島北東端の岩場に向かうこととなり、本船は、00時03分ごろ雄島北東端の岩場に乗り揚げたものと考えられる。</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、夜間、本船が、福井港三国区へ向けて航行中、船長が、釣り船の灯火を船首目標として航行したため、雄島に向けて接近していたが、同船に接近して避けようとした際、右舷船首方に集魚灯を点灯した漁船数隻を視認して左転した後、針路を確認したところ、陸岸に接近する針路となっていることに気付いて右転し、雄島北東端の岩場に向かうこととなり、同岩場に乗り揚げたことにより発生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>・ 操船者は、慣れた海域を航行する場合であっても、夜間においてはレーダー等を有効に活用するなどし、針路及び船位の確認並びに見張りを適切に行うこと。</li> <li>・ 遊漁船業を行う船舶の事業者等は、航行経路付近の岩場、浅瀬、防波堤等の障害物を調査し、これらの障害物に対する避険線を定めるとともに、安全な航路を設定し、これに沿って航行するように努めること。</li> </ul>

付図1 推定航行経路図



付図2 推定航行経路図 (拡大)

