

船舶事故調査報告書

令和6年2月7日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 伊藤 裕 康（部会長）
 委員 上野 道 雄
 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5年7月17日 23時30分ごろ
発生場所	和歌山県白浜町日置港 日置港灯台から真方位311° 240m付近 （概位 北緯33° 33.6′ 東経135° 26.7′）
事故の概要	遊漁船のぞみ丸は、日置港西方沖を東進した後、左転して防波堤の消波ブロックに衝突した。 のぞみ丸は、釣り客5人が負傷し、船首部に破口を伴う圧損を生じた。
事故調査の経過	令和5年7月18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	遊漁船 のぞみ丸、4.8トン WK3-22037（漁船登録番号）、個人所有 11.78（Lr）m×3.00m×1.04m、FRP ディーゼル機関、356.70kW、平成5年7月8日 第252-19130号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 58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4年12月22日 免許証交付日 令和4年11月29日 （令和9年12月21日まで有効）
死傷者等	重傷 1人（釣り客）、軽傷 4人（釣り客）
損傷	船首部に破口を伴う圧損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北北東、風力 1、視界 良好 海象：波高 約0.5m、潮汐 低潮時
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、釣り客5人（以下「釣り客A」、「釣り客B」、「釣り客C」、「釣り客D」、「釣り客E」という。）を乗せ、遊漁の目的で、令和5年7月17日18時00分ごろ日置港の係留地を出航し、18時20分ごろ同港西方沖の釣り場に到着して遊漁を行った後、23時20分ごろ釣りを終えて帰航を始めた。 船長は、帰航時、操舵室の前方及び後方に設置した作業灯を点灯さ

せた状態で、操舵室右舷側に立って自動操舵により約7ノットの対地速力で、GPSプロッターに表示した往航時の航跡に沿って東進した。

釣り客は、帰航中、操舵室後方の右舷側の木の椅子に釣り客Aが、左舷船尾部甲板に置いた椅子に釣り客Eが、操舵室前方の中央及び右舷側の生け簀の上に釣り客B及び釣り客Cが、左舷船首部甲板に釣り客Dがそれぞれ座っていた。(図1、写真1～2参照)

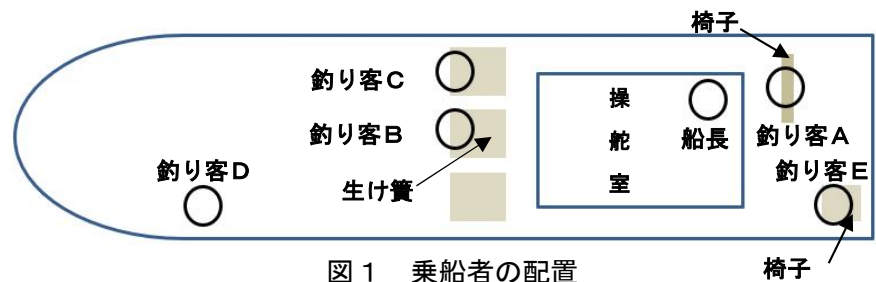


図1 乗船者の配置



写真1 船首部

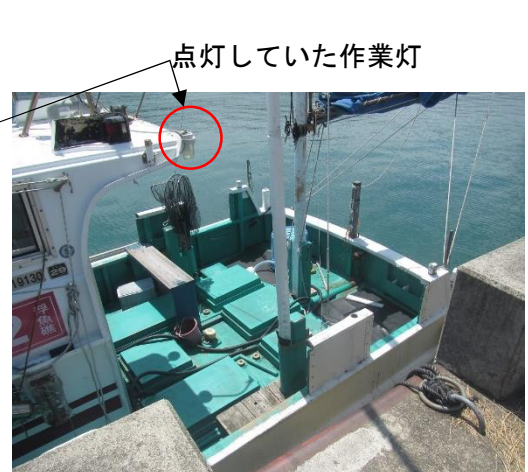


写真2 船尾部

船長は、22時28分ごろ、港口まで200m付近で手動操舵に切り替えた際、操舵室の右舷側の開けた窓から、右舷船首方の‘日置港灯台の灯光とその奥にある白灯’（以下「本件灯火」という。）を視認し、港口に向けて航行を続けた。

本船は、23時30分ごろ、船長が、船尾方の釣り客Aと話をした後、船首方を振り返った直後、‘陸岸から港口に向けて南東方へ約150m突き出た防波堤’（以下「本件防波堤」という。）先端の消波ブロックに衝突した。

釣り客Aは、船首方に飛ばされ、右腕を操舵室の出入口側壁にぶつけて倒れた。

釣り客Bは、左舷船首方に飛ばされ、釣り客Dの膝に腰部を打った。

釣り客Cは、中腰状態で釣り道具の片付けをしていたところ、船首

	<p>方に飛ばされ、胸部を打った。</p> <p>釣り客D及び釣り客Eは、臀部と全身をそれぞれ打った。</p> <p>船長は、釣り客の負傷状況及び本船の損傷状況を確認後、自力で係留地に帰航して119番通報した。</p> <p>釣り客3人は、救急車で病院に搬送されて診察を受け、後日、釣り客Aが全治約2か月の加療を要する右肩甲骨骨折及び右肋骨骨折、釣り客Bが頸椎捻挫、腰椎捻挫及び挫創等、釣り客Cが全治約1か月の左肋骨骨折、背部打撲及び右腸骨部打撲の診断をそれぞれ受けた。</p> <p>釣り客2人は、その後、自家用車で病院に行き、釣り客Dが臀部打撲、釣り客Eが全身打撲とそれぞれ診断された。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、写真3 本船、写真4 船長の操船状況(再現) 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船のGPSプロッターには、本件防波堤が表示されていた。</p> <p>船長は、遊漁船の船長としての経験が約40年あり、夜間は見えにくくなる本件防波堤があることは知っていたが、視界不良時以外はレーダーを使用せず、帰航中、日置港西方沖で手動操舵に切り替えた後、本件防波堤の対岸にある本件灯火を目標にして入港しようとしていた。</p> <p>船長は、帰航中、右舷船尾方の釣り客Aと時折話をしており、手動操舵に切り替えた後、興味のある話題だったので船尾方を振り向いて話に意識を向けてしまい、振り向いた際に舵輪を僅かに左に回してしまったことに気付かなかったと本事故後に思った。</p> <p>船長は、本事故後、GPSプロッターの航跡を見て、本船が港口の手前で左に変針していたことを確認した。</p> <p>船長は、本事故当時、釣り客が立ち上がって移動する可能性を考え、船首部と船尾部の作業灯を点灯したままの状態であり、船首方が見えづらく、右舷船首方に本件灯火を見て航行していたので、船首部と船尾部の作業灯を消灯しておけば良かったと本事故後に思った。</p> <p>本事故当時、本船の乗船者は、全員救命胴衣を着用していた。</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、夜間、本件防波堤を視認し難い状況下、日置港西方沖を東進中、船長が、港口の手前で手動操舵に切り替え、船尾方を振り向いて釣り客Aと話をしようとした際、舵輪を僅かに左に回してしまったことに気付かず航行を続けたことから、本件防波堤先端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、釣り客Aとの話に意識を向けていたことから、船尾方を振り向いた際に舵輪を僅かに左に回してしまったことに気付かなかった</p>

	<p>ものと考えられる。</p> <p>船長は、遊漁船の船長としての経験が約40年あり、夜間、視認しにくくなる本件防波堤の存在を知っていたが、ふだん航行している海域であったことから、目視により航行を続けたものと考えられる。</p> <p>船長は、船首部と船尾部の作業灯を点灯していたことから、船首方が見えづらく、右舷船首方に船首目標を見て航行していたものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、本件防波堤を視認し難い状況下、日置港西方沖を東進中、船長が、港口の手前で手動操舵に切り替え、船尾方を振り向いて釣り客Aと話をしようとした際、舵輪を僅かに左に回してしまったことに気付かず航行を続けたため、本件防波堤先端の消波ブロックに衝突したものと考えられる。</p>
再発防止策	<p>船長は、本事故後、操舵室の船首方と船尾方の作業灯を消灯して航行することとした。</p> <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、入港態勢に入ったときは、釣り客との会話に意識を向けず操船に専念すること。 ・ 船長は、夜間に航行する場合、ふだんから航行している海域であっても、目視だけでなく、GPSプロッター等を活用して船位や障害物との位置関係を確認して航行すること。 ・ 船長は、夜間に航行する場合、見張りに支障となる灯りは消灯すること。

付図1 事故発生経過概略図



※国土地理院 Web サイト地図を加工して制作

写真3 本船



写真4 船長の操船状況（再現）

