

船舶事故調査報告書

船種船名 漁業監視船 あかつき
船舶番号 210-38579岩手
総トン数 7.3トン

事故種類 乗揚
発生日時 平成20年6月2日 00時30分ごろ
発生場所 岩手県宮古市平磯
閉伊埼灯台から真方位168° 2.72海里付近の岩場
(北緯39° 36.6′ 東経142° 02.2′)

平成21年4月2日
運輸安全委員会(海事専門部会)議決
委員長 後藤昇弘
委員 楠木行雄
委員 横山鐵男(部会長)
委員 山本哲也
委員 根本美奈

1 船舶事故調査の経過

1.1 船舶事故の概要

漁業監視船あかつきは、船長ほか1人が乗り組み、密漁監視の目的で、岩手県宮古市重茂漁港^{おもえ}を出港し、平磯付近を監視航行中、霧のため視界制限状態となり、平成20年6月2日00時30分ごろ平磯東岸の岩場に船首が乗り揚げた。

その後、同船は転覆し、乗組員2人は近くで操業中の漁船に救助されたが、船長は軽傷を負った。夜が明けてから、分断された船体が平磯の西南西方の陸岸に打ち上げられているところを発見された。

1.2 船舶事故調査の概要

1.2.1 調査組織

運輸安全委員会は、平成20年10月1日、本事故の調査を仙台地方海難審判理事所から引き継ぎ、調査を担当する主管調査官（仙台事務所）ほか2人の地方事故調査官を指名した。

1.2.2 調査の実施時期

平成20年8月19日 口述聴取

1.2.3 原因関係者からの意見聴取

原因関係者から意見聴取を行った。

2 事実情報

2.1 事故の経過

本事故が発生するまでの経過は、あかつき（以下「本船」という。）船長の口述によれば、次のとおりであった。

本船は、平成20年6月1日20時45分ごろ、船長ほか1人が乗り組み、岩手県宮古市閉伊埼突端から鮎ヶ埼を経て山田湾川代までの間の沿岸の密漁監視の目的で、同市重茂漁港を出港した。

本船は、閉伊埼突端に向けて陸岸沿いに北上しながら監視業務を行ったのち、鮎ヶ埼沖まで南下し、再び陸岸から約300m離れて北上しながら約10ノット（kn）の速力で監視業務を継続した。

23時45分ごろ、船長に操船が引き継がれ、それまで操船していた乗組員は船首側船員室で休息した。

船長は、翌2日00時25分ごろ閉伊埼灯台から172.5°（真方位、以下同じ。）3.0海里（M）付近で、針路を015°に定め、平磯付近の暗礁の多い水域に向かうことから速力を約6.0knに減じて進行した。

00時27分ごろ、本船が閉伊埼灯台から170.5° 2.83M付近に達したとき、霧によって視程が約100mとなり、通常通航している平磯の西側の水道が見えなくなった。同水道は、狭くて、暗礁もあって、岩場の形が見えないと距離感がつかめないため、西側を通航できないと思い、平磯の南方から東側に出て北上することとし、0.75Mレンジのレーダー画面を見て針路を060°に転じて続航した。

その後、船長は、右舷前方に養殖施設の点滅灯（付図1の①）を見て、続いて次の

点滅灯（付図1の②）を見た。（最初に①を見たときは、②は霧で見えなかったため、視程は概ね100mと思った。）この養殖施設は平磯沖の北方に向かって設置されているので、そろそろ北上しようと、既に平磯を通過したと思い込んで、船位を確認しないまま、針路を000°に転じたため、平磯の東岸に向首したことに気付かなかった。船長は、漁の際、所有漁船でいつも平磯の東側を航行しており、本船でも航行経験があった。

00時30分ごろ閉伊埼灯台から168° 2.72M付近において、本船は6.0knの速力で、その船首が平磯東岸の岩場に乗り揚げた。

乗揚の衝撃で、リモコン操作器が飛んで、真っ暗な船内で見当たらなくなり、船長も飛ばされ、気が動転したため、船橋の前側にある操縦盤で本体操作に切り替えることができず、機関操作及び操舵を行うことができなくなった。本船は、波浪によって海上に引き戻されては前進推力で再び岩場に乗り揚げたことを3回ほど繰り返し、4回目に乗り揚げたときに陸岸の斜面で船体が右傾斜し、海上に引き戻されたときに転覆し、漂流を始めた。

船底に這い上がった乗組員2人は、携帯電話で重茂漁業協同組合（以下「本件漁協」という。）に救助を求め、近くで操業中の漁船2隻に救助された。

夜が明けて、本船は、乗揚地点の西南西方約900mの陸岸に打ち上げられているところを発見された。

本事故の発生日時は、平成20年6月2日00時30分ごろで、発生場所は、閉伊埼灯台から168° 2.72M付近の岩場であった。

（付図1 推定航行経路図 参照）

2.2 人の死亡、行方不明及び負傷に関する情報

船長が窓枠で右手人差し指に裂傷を負ったが、医師の診察を受ける程のものではなかった。

2.3 船舶の損傷に関する情報

本件漁協（船舶所有者）によれば、2つに折れた状態で音部漁港北側の海岸に漂着しているところを発見されたが、修理不能のため全損処理された。

2.4 船舶以外の施設等の損傷に関する情報

宮古海上保安署によれば、乗揚地点付近に、燃料の軽油が流れ出したが、同海上保安署及び地元の漁船が除去作業を行った結果、周辺に流出油の被害は生じなかった。

2.5 乗組員に関する情報

(1) 性別、年齢、受有免許証

船長 男性 52歳

一級小型船舶操縦士

免許登録日 昭和55年6月20日

交付年月日 平成19年10月10日

(平成25年6月8日まで有効)

(2) 船長の主な乗船履歴

船長の口述によれば、次のとおりである。

昭和46年4月採介漁船に甲板員として初めて乗船し、同49年ごろ小型船舶操縦士免許を取得した。現有免許を取得し、総トン数1トンの採介漁船船長となり、平成13年4月から、1年毎に契約更新する方法で、岩手県知事から漁業監視員の委嘱を受けて本件漁協が運航する漁業監視船の船長として乗船していた。

2.6 船舶等に関する情報

2.6.1 船舶の主要目

船舶番号	210-38579岩手
漁船登録番号	IT2-4000
船籍港	岩手県宮古市
船舶所有者	重茂漁業協同組合
総トン数	7.3トン
L×B×D	15.30m×3.00m×1.02m
船質	FRP
機関	ディーゼル機関1基
出力	330kW(連続最大)
推進器	プロペラ1個
進水年月日	平成5年9月16日

2.6.2 積載状態

船長の口述によれば、平成20年6月1日20時45分ごろ、重茂漁港出港時、船首喫水0.5m、船尾喫水1.5mであった。

2.6.3 その他の設備及び性能等

船長の口述によれば、次のとおりである。

本船は、操舵室が船体のほぼ中央にあり、眼高は約2.5mで、同室後壁を除き前方及び側方に視界を妨げる構造物はなく、同室前面の中央に舵輪、左舷側に魚群探知機、レーダー及びGPSプロッターを装備し、船首^{やりだし}遣出部には1kWの探照灯1台を備えており、これらの機器及び船体には不具合はなかった。なお、GPSプロッターは、本事故の2ヶ月前に新替えされたもので、船長はその操作に慣れていなかったが、レーダーの使用には慣れていた。

2.7 気象及び海象に関する情報

2.7.1 気象観測値

事故現場の西北西方約7kmに位置する宮古特別地域気象観測所の事故当日00時00分の観測値は、天気は曇、風速0.7m/sの北風が吹き、視程が1.0kmであった。

2.7.2 乗組員の観測

船長の口述によれば、事故現場付近の気象及び海象は、当時天気が霧で、風力1の北東風が吹き、潮候がほぼ高潮時にあたり、視程が約100mであった。

2.7.3 潮汐表による潮位

海上保安庁刊行の潮汐表によれば、本事故発生地点の最寄りの港湾における潮候は、宮古港及び釜石港とも平成20年6月2日00時30分ごろがほぼ高潮時であった。

2.8 平磯及び周辺の様況

海図によれば、平磯は高さ8mの水上岩であり、その西側から陸岸に至るまでは、危険界線（岩場の多い区域の限界）の内部になっている。

海上保安庁漁具定置箇所一覧図によれば、岩手県閉伊埼突端から鮎ヶ埼北方までの沿岸全域に、ワカメ、コンブ、マツモ、ホタテガイ、アワビ、ホヤ、エムシ及びウニなどの養殖施設が陸岸から沖合約1.5kmまで設置されている。

（付図2 漁具設置状況図 参照）

2.9 本件漁協の密漁監視体制

船長の口述によれば、岩手県の沿岸の密漁監視体制は、閉伊埼突端から北方沿岸は宮古漁協が、閉伊埼突端から山田湾北岸川代までは本件漁協が、川代から南側沿岸は山田漁協がそれぞれ担当する取り決めとなっていた。

岩手県知事は、漁業監視員設置規程に基づき、任期を毎年4月1日から翌年3月31日までの1年単位で任命する漁業監視員に対して、漁業監視員委嘱状及び漁業監

視員証を交付していた。

漁業監視員は、本件漁協と雇用契約書を取り交わし、雇用期間を毎年4月1日から翌年3月31日までの1年間とし、勤務は1日8時間の昼夜輪番制としていた。

3 分析

3.1 事故発生の状況

3.1.1 事故発生に至る経過

2.1及び2.8から、次のとおりと考えられる。

本船は、平成20年6月2日00時27分ごろ閉伊埼灯台から $170.5^{\circ} 2.83$ M付近で、霧によって、視程が約100mの視界制限状態となったため、通航には岩場の目視が必要となる岩場の多い平磯の西側を北上せずに、通航経験がある平磯の東側に沖出ししてから北上することとし、針路を 060° として約6.0knの速力で進行していた。

養殖施設の点滅灯2個を確認した船長は、平磯の東側を北上するため、00時30分少し前、レーダーで船位を確認しないまま、針路を 000° に転じ、平磯に向首したことに気付かずに続航した。転針時、船長は既に平磯を通過したものと思いを込めていた。

3.1.2 乗揚げの状況

2.1から、00時30分ごろ、閉伊埼灯台から $168^{\circ} 2.72$ M付近の平磯東岸の岩場に、船首が 000° を向いて乗り揚げたものと考えられる。

3.2 事故要因の解析

3.2.1 乗組員及び船舶の状況

(1) 乗組員の状況に関する解析

2.5から、船長は適法な操縦免許を有していた。

(2) 船舶の状況に関する解析

2.6.3から、船体及び機器類には不具合、故障等はなく、GPSプロッターは事故の2ヶ月前に新替えされたもので、船長はその操作に慣れていなかったため、レーダーを使用して、事故発生前は、船位の確認を行っていたものと考えられる。

3.2.2 操船の状況

2.1から、船長1人でリモコン遠隔操縦器により操船していたところ、乗揚げの衝撃で、リモコンが飛んで見当たらなくなり、船長も飛ばされ本体操作に切り替えることができず、操船不能となったことにより、複数回乗り揚げ離礁を繰り返したものと考えられる。

3.2.3 気象及び海象の状況

2.7から、天気 霧、風向 北、風力 1、視程 100m、潮候 ほぼ高潮時であったと考えられる。

3.2.4 事故発生に関する解析

2.1、3.1.1、3.2.1(2)及び3.2.3から、次のとおりである。

- (1) 視程100mという視界制限状況下、養殖施設の点滅灯を確認した船長は、平磯の東側を北上するため、既に平磯の東側に沖出しできたと思い込み、船位を確認しないまま、北上針路に転じ、その針路が平磯東岸に向首するものになったと考えられる。
- (2) レーダー及びGPSは使用可能な状態で、船長はGPSの操作には慣れていなかったため、船位の確認にはレーダーを使用していたと考えられる。
- (3) 通常はレーダーを使用していたにもかかわらず、霧中、船位を確認せずに転針し、平磯東岸に向首したことに気付かないまま進行したことにより、乗り揚げたものと考えられる。
- (4) なお、乗り揚げた際、陸岸の斜面により船体が傾斜したのち、海上に引き戻されたことにより、転覆したものと考えられる。

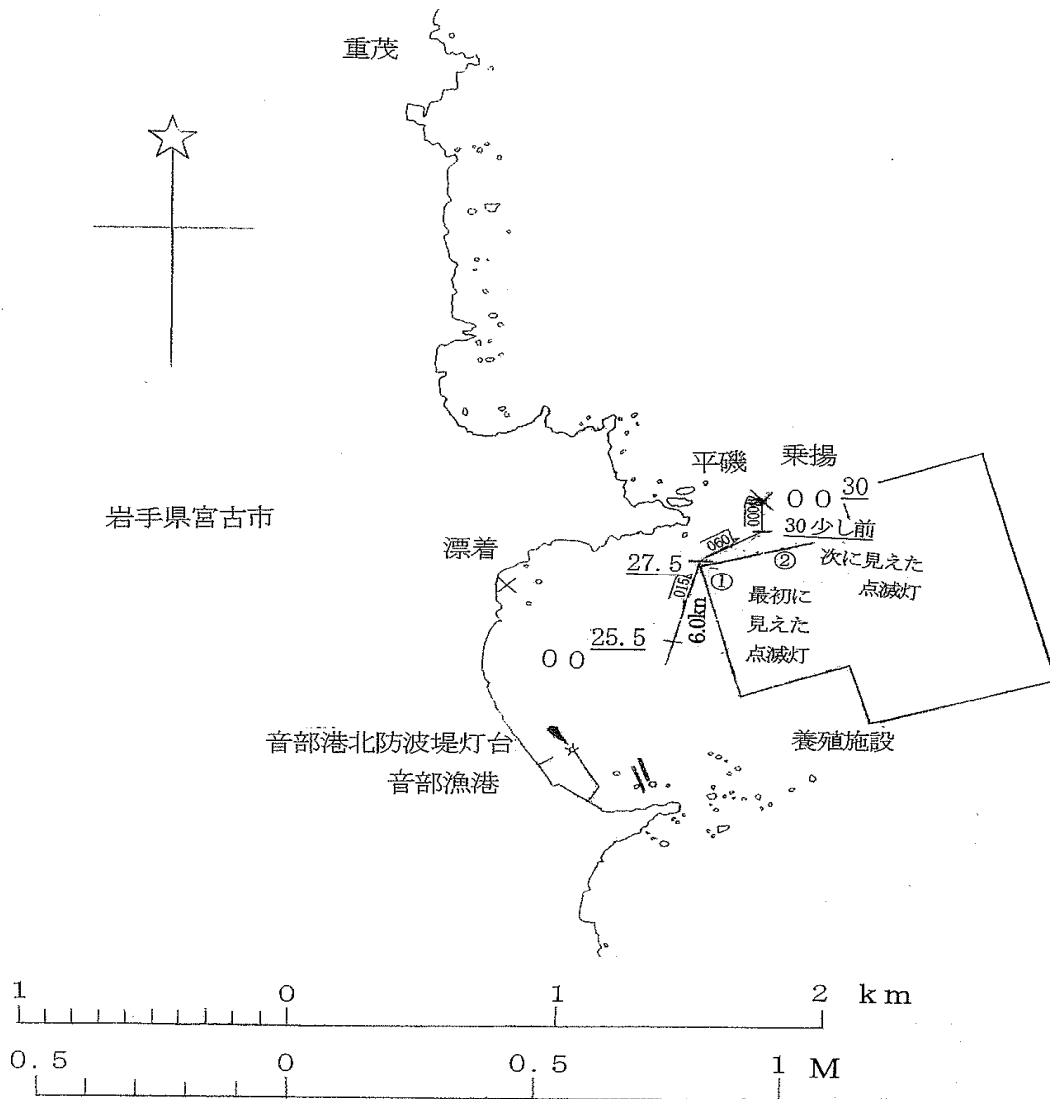
4 原因

本事故は、夜間、本船が、岩手県宮古市平磯沖を航行中、霧により視程が約100mとなって視界制限状態となった際、平磯東側沖を北上しようとして、平磯東岸の岩場に向首したことに気付かないまま進行したため、同岩場に乗り揚げたことによるものと考えられる。

船長が、同岩場に向首したことに気付かなかったのは、転針する際、レーダーなどで船位を確認しなかったことによる可能性があると考えられる。

付図1 推定航行経路図

[海上保安庁 海図W54石巻湾宮古港 (分図 宮古湾を使用)]



付図2 漁具設置状況図

[海上保安庁 海図6014漁具定置箇所一覧図(岩手・宮城・福島)使用]

