

## 船舶事故調査報告書

平成25年5月16日  
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決  
 委員 横山 鐵男（部会長）  
 委員 庄 司 邦 昭  
 委員 根 本 美 奈

事故種類	乗揚
発生日時	平成24年8月19日（日） 02時10分ごろ
発生場所	大分県佐伯市佐伯港東方沖 佐伯市所在のトオドオ鼻灯台から真方位175° 50m付近 （概位 北緯32° 58.8′ 東経131° 55.5′）
事故調査の経過	平成24年8月22日、本事故の調査を担当する主管調査官（門司事務所）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。
<b>事実情報</b> 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 <sup>てんじん</sup> 天神丸、4.6トン OT3-56115（漁船登録番号）、個人所有 11.39m (Lr) × 2.88m × 0.97m、FRP ディーゼル機関、264.78kW、平成9年11月13日
乗組員等に関する情報	船長 男性 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24年4月13日 免許証交付日 平成24年4月16日 （平成29年4月15日まで有効） 遊漁船業務主任者講習修了証明書 受講日 2012年5月21日 船長は、平成24年3月まで陸上の職務に就いており、平成24年8月16日から船長の親族が所有する遊漁船の船長として乗り組んでいた。
死傷者等	なし
損傷	船首キールに破損、プロペラ翼に切損
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、釣り客5人を乗せ、船尾喫水約1.5mにより、佐伯湾北部で漂泊して釣りを行かせたのち、佐伯港へ帰港するため、船長が、レーダー及びGPSプロッターを作動させ、主として陸上の灯火を目標とし、自動操舵により約8ノット（kn）の速力で南西進していた。 船長は、佐伯湾北部から佐伯港に帰航した経験がなく、レーダー及びGPSプロッターを利用して佐伯港の北東方にある陸上の灯火が存在しない片白島を見付けることができなかつたので、片白島があると

	<p>思われる方向を懐中電灯で照射し、目視により片白島を探しながら航行していた。</p> <p>船長は、目視により片白島を発見した所において、自動操舵で針路をトオドオ鼻灯台の灯光の僅か南に転じて南西進を続け、トオドオ鼻に接近して約5knに減速した。</p> <p>船長は、トオドオ鼻南方には干出岩があることを知っていたが、これまでの経験による離岸距離をとって航行すれば乗り揚げることはないと思い、離岸距離を目測し、次に目標とする港内の灯火を探しながら航行していたところ、平成24年8月19日02時10分ごろ、本船が、トオドオ鼻南方の干出岩に乗り揚げた。</p> <p>船長は、自力で離脱しようとして前後進を繰り返している間に波により船体が持ち上げられて干出岩から離脱した。</p> <p>船長は、自動操舵であったことを失念し、操舵装置が故障して手動操舵ができないものと思い、海上保安庁に救助の要請を行ったが、のちにそのことを思い出し、手動操舵に切り替えて自力で航行し、佐伯港に入港した。</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 西、風力 2、視界 良好</p> <p>海象：潮高 約0.7m、潮汐 下げ潮の末期</p> <p>月没時刻：18日18時45分 月出時刻：19日06時51分</p> <p>月齢：0.3～1.3</p>
その他の事項	<p>本船のGPSプロッターは、海図の類似刊行物としての航海用電子参考図が表示されるものであり、水深に関する情報は表示されていなかった。</p> <p>本船は、海図W151（豊後水道）の佐伯湾付近をコピーしたものを備えていた。</p> <p>船長は、約20年前に二級小型船舶操縦士免許を取得し、取得後、本船より小型の船外機付きの船舶で週に1回程度佐伯湾で釣りをしていた。</p> <p>船長は、佐伯湾の詳細な海図W1245（佐伯湾）を見たことがなく、親族が操縦する本船に乗船したとき及び船長が船外機付きの小型船舶で釣りをしたときの経験で航行経路を決定していた。</p> <p>海図W1245によれば、トオドオ鼻南方は陸岸から約50m沖まで干出岩が広がっている。</p> <p>船長は、遊漁船業の適正化に関する法律によって定められた本船の遊漁船業の実施に関する規程を読んだことがなかった。</p>
分析	
乗組員等の関与	あり
船体・機関等の関与	なし
気象・海象の関与	なし
判明した事項の解析	本船は、佐伯湾において、佐伯港に向けて南西進中、船長が、トオ

	<p>トオドオ鼻南方には干出岩があることを知っていたが、これまでの経験による離岸距離をとって航行すれば乗り揚げることはないと思い、離岸距離を目測して航行したことから、トオドオ鼻南方の干出岩に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、付近の詳細な海図を見たことがなかったことから、トオドオ鼻南方の干出岩が、陸岸から約50m沖まで広がっていることを知らなかったものと考えられる。</p> <p>船長は、レーダー及びGPSプロッターを利用して佐伯港の北東方にある陸上の灯火が存在しない片白島を見付けることができなかったこと、及びトオドオ鼻南方を航行する際に離岸距離を目測していたことから、航海計器の操作技能及び活用が十分でなかったものと考えられる。</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、夜間、本船が、佐伯湾において、佐伯港に向けて南西進中、船長が、これまでの経験による離岸距離をとって航行すれば乗り揚げることはないと思い、離岸距離を目測して航行したため、トオドオ鼻南方の干出岩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>参考</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>・事前に水路調査を十分に行い、安全な離岸距離をとって航行経路を決定すること。</li> <li>・乗り揚げの虞がある場所付近を航行するときは、物標からの方位や距離を利用したり、GPSプロッターに描画したりして避険線を設定すること。</li> <li>・夜間における目視による距離測定は誤差が大きいため、レーダーを有効に活用すること。</li> <li>・レーダーやGPSプロッターなどの航海計器の操作に習熟すること。</li> </ul>