

船舶事故調査報告書

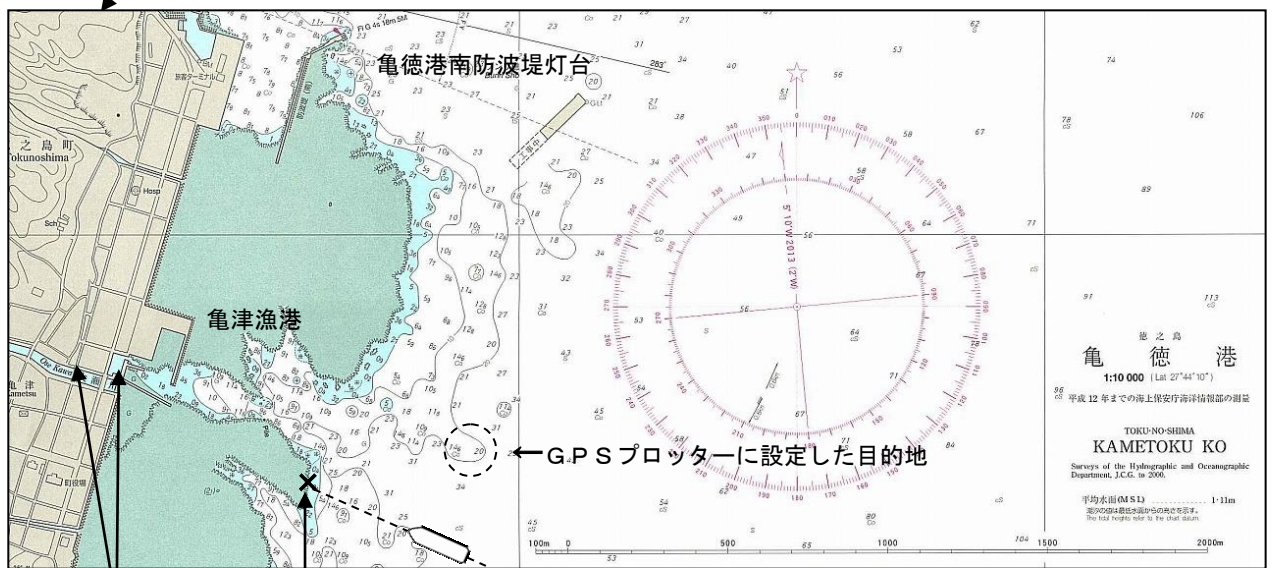
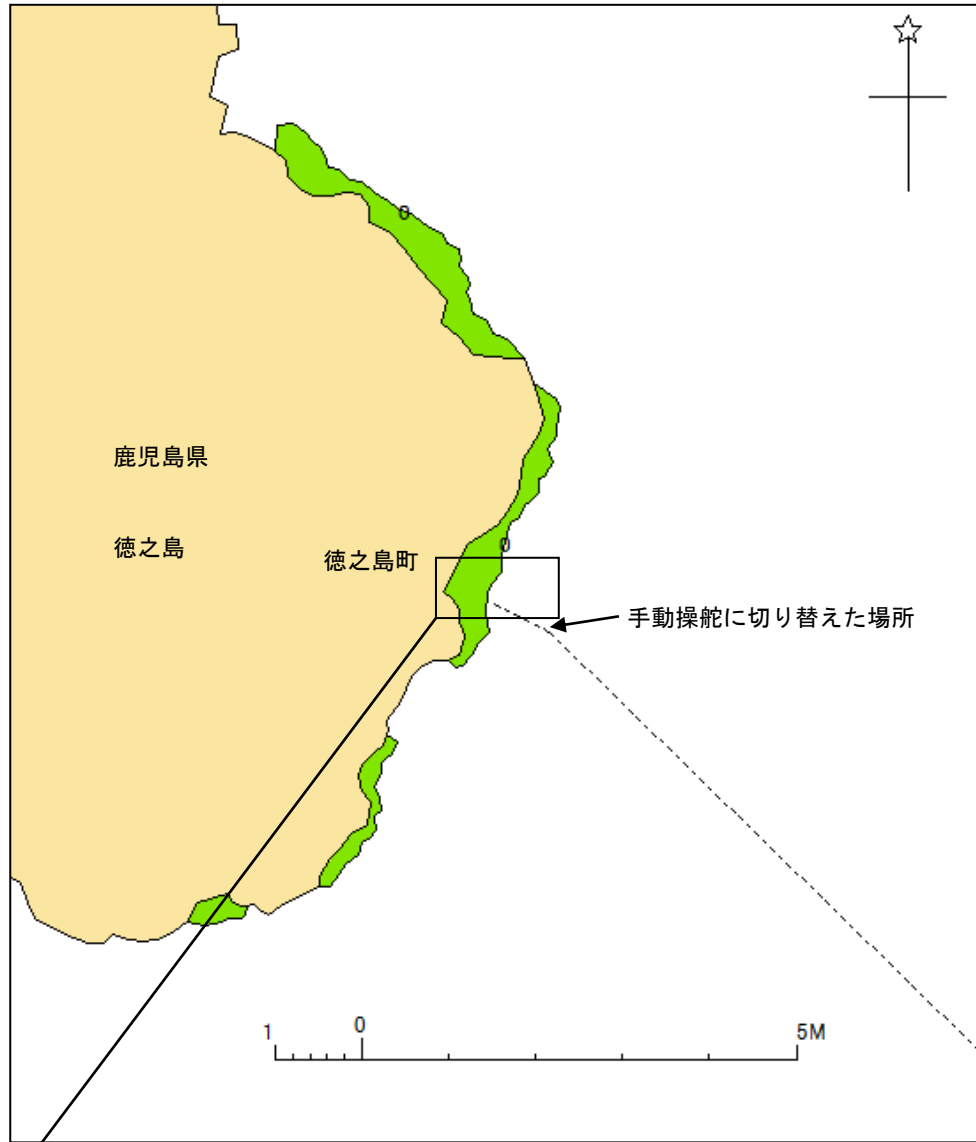
平成28年12月1日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 庄 司 邦 昭（部会長）
 委員 小須田 敏
 委員 根 本 美 奈

事故種類	乗揚
発生日時	平成28年7月30日 21時50分ごろ
発生場所	鹿児島県徳之島町亀津漁港東方の干出浜 亀徳港南防波堤灯台から真方位185° 1,400m付近 （概位 北緯27°43.6′ 東経129°01.6′）
事故の概要	漁船三吉丸は、帰航中、干出浜（さんご礁）に乗り揚げた。 三吉丸は、左舷外板の破口等を生じた。
事故調査の経過	平成28年8月8日、本事故の調査を担当する主管調査官（那覇事務所）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 三吉丸、3.4トン KG3-21737（漁船登録番号）、個人所有 8.90m(Lr)×2.38m×0.83m、FRP ディーゼル機関、191kW、昭和58年8月10日 第295-24308号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 男性 65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11月28日 免許証交付日 平成24年11月12日 （平成30年4月7日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	左舷外板に破口、主機等に濡損（全損）
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 東北東、風力 5、視界 良好 海象：うねり 波向東北東、波高約2.5～3.0m、潮汐 低潮時、 水温 約29℃
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、徳之島南東方約24海里（M）沖で操業を終え、亀津漁港東方沖に向けて約7ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で自動操舵により北西進した。 船長は、所属する漁業協同組合が亀津漁港の奥に設置した導灯（延長線上に高低2個の標識を前後に設け、その見通し線によって船舶を導くための灯火）が重なる見通し線上の場所を目的地としてGPSプロッターに設定して帰航中、同漁港東方沖において、うねりを右舷方

	<p>から受けたので、針路を保持しようと思い、手動操舵に切り替えるとともに約4～5knに減速した。</p> <p>船長は、いつものように、亀津漁港に設置された導灯の2つの灯光が垂直に見える状態で入航を開始した。</p> <p>本船は、亀津漁港の港口付近に達したとき、船長が、GPSプロッターの画面を見て、入航時の針路線からずれていることを知り、右舵を取ったものの、平成28年7月30日21時50分ごろ、船底に衝撃があり、‘亀津漁港港口付近の干出浜’（以下「本件干出浜」という。）に乗り揚げた。</p> <p>船長は、救助を依頼するよう家族に衛星携帯電話で連絡し、右舷方に錨を入れたものの、船体が波を受け、本件干出浜に繰り返して当たり、左舷外板に破口を生じ、機関室に浸水した状況を認め、救命胴衣を着用して本船から離れ、泳いで亀津漁港の岸壁に着いた。</p> <p>本船は、引船に引き出された後、亀津漁港に陸揚げされた。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>海図W183（南西諸島諸分図第3 徳之島）によれば、亀津漁港の東方に出入りする水路があり、同水路の南側及び北側には、干出浜（さんご礁）が広がっている。</p> <p>本船の喫水は、船首約0.3m、船尾約1.5mであった。</p> <p>船長は、本事故前、導灯の2つの赤色の灯光が、半年以上前から灯光の表面の赤い塗色が剥がれ、灯光が白色になっていると思ったが、気にせずに利用していた。</p> <p>船長は、本事故後、亀津漁港の周囲には街の明かりがあり、導灯の灯光を見間違えたと思ったが、見間違えた灯光がどの灯光なのか分からなかった。</p> <p>船長は、本事故時、6Mレンジとしたレーダーで3Mの接近警報を設定したが、陸岸に近づき、警報が作動しないよう電源を切っていた。</p> <p>船長は、本事故当時、本船のGPSプロッターに亀津漁港に出入航する際の針路線を表示させていたが、見ていなかった。</p> <p>船長は、GPSプロッターに設定した目的地に着いたところで、導灯を確認していれば、他の灯光と見間違えることはなかったと本事故後に思った。</p> <p>船長は、約41年間の漁師経験があった。</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>あり</p> <p>本船は、亀津漁港東方沖を同漁港の港口に向けて北西進中、船長が、視認した2つの灯光を同漁港入航時の導灯の灯光と思い、船位の</p>

	<p>確認を行わなかったことから、2つの灯光を船首目標にして航行中、本件干出浜に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、右舷方から波高約2.5～3.0mのうねりを受け、手動操舵で針路を保持することに意識を向けていたことから、視認した灯光が入航時の導灯の灯光と異なることに気付かなかった可能性があると考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、本船が、亀津漁港東方沖を同漁港の港口に向けて北西進中、船長が、視認した2つの灯光を同漁港入航時の導灯の灯光と思い、船位の確認を行わなかったため、2つの灯光を船首目標にして航行中、本件干出浜に乗り揚げたものと考えられる。</p>
参考	<p>所属する漁業協同組合は、本事故事後、導灯を新しく赤色の灯火に交換した。</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"> ・夜間、浅瀬付近を航行する場合には、コンパス、GPS、レーダー等の航海計器を活用し、船位及び針路を確認すること。

付図1 事故発生経過概略図



事故発生場所
(平成28年7月30日
21時50分ごろ発生)