

船舶事故調査報告書

平成30年9月19日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委員 佐藤 雄二（部会長）

委員 田村 兼吉

委員 岡本 満喜子

事故種類	乗揚
発生日時	平成30年5月24日 03時25分ごろ
発生場所	和歌山県串本町九竜島北方沖 古座川口灯台から真方位200° 810m付近 (概位 北緯33° 30.4′ 東経135° 49.5′)
事故の概要	漁船福丸は、南西進中、水上岩に乗り揚げた。 福丸は、船底外板に破口を生じた。
事故調査の経過	平成30年5月28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	漁船 福丸、6.99トン WK2-3016（漁船登録番号）、個人所有 11.24m (Lr) × 3.00m × 0.88m、FRP ディーゼル機関、330.9kW、昭和54年10月25日 第252-09189号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 男性 76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55年3月13日 免許証交付日 平成28年9月21日 (平成34年9月17日まで有効)
死傷者等	なし
損傷	船底外板に破口（全損）
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 東、風力 2、視界 良好 海象：波向 東、波高 約1.5m、潮汐 下げ潮の初期 月没時刻：01時07分ごろ
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、かつお引き縄漁の目的で、平成30年5月24日03時20分ごろ、和歌山県潮岬南方沖の漁場に向けて、串本町動鳴気漁港を出港した。 船長は、操縦席に腰を掛け、操舵リモコンにより操船に当たり、03時22分ごろ動鳴気漁港の入口にある防波堤を通過し、船首方の潜堤と左舷船首方の串本町九竜島との間を航行するつもりで、潜堤付近に設置されている3基の簡易標識灯のうち、中央の標識灯（以下「本

	<p>件標識灯」という。)を設定方位にし、南西進した。</p> <p>本船は、約7～8ノットの対地速力で九竜島北方沖を南西進中、船長が、操舵室に入って無線機の電源を入れて操舵室を出た直後、03時25分ごろ九竜島北方の水上岩に乗り揚げた。</p> <p>本船の付近にいた僚船の船長は、本船が乗り揚げたことを認め、所属する漁業協同組合の支所長に連絡した。</p> <p>同支所長は、海上保安庁に本事故の発生を通報した。</p> <p>船長は、僚船に移乗して動鳴気漁港に戻った。</p> <p>本船は、波によって水上岩に打ちつけられて大破し、4日後にクレーン付き台船で引き揚げられて動鳴気漁港に運ばれた後、陸揚げされた。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、写真1 事故発生場所、写真2 事故発生場所(空中写真)、写真3 船体の損傷状況、写真4 操舵リモコン 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船の喫水は、船首約0.6m、船尾約1.8mであった。</p> <p>本船は、船体中央部に操舵室が、操舵室後方の後部甲板に操縦席がそれぞれ配置され、操縦席の足元付近に操舵室への出入口があり、操舵室内の前部にレーダー及びGPSプロッターが設置されていた。</p> <p>船長は、ふだん夜間に航行する際、標識灯や灯台の灯光を目視で確認して航行しており、本事故当時も目視のみで安全に航行できるものと思っていたので、レーダー及びGPSプロッターを作動させていたものの、あまり見ていなかった。</p> <p>船長は、夜間に九竜島北方沖を航行する際、本件標識灯を船首目標として目視しながら南西進していたが、本事故当時、船首目標に向けて航行しているものと思い、漁場や漁獲高について考えながら当直に当たっていた。</p> <p>本船は、操舵リモコンのダイヤルを左右に回すと左右に転舵し、ダイヤルを中央に戻すと中央で止まり、その時の船首方位で直進するものであった。</p> <p>船長は、本件標識灯を船首目標とし、操舵リモコンのダイヤルを操作した際、目視でダイヤルを確認しなかったため、ダイヤルが中央より少し左に回り、わずかに左舵がとられていたのではないかと本事故後に思った。</p> <p>船長は、本事故発生海域の航行経験が豊富であり、九竜島北方の水上岩の存在を知っていた。</p> <p>本船は、操舵リモコン等の航海計器及び機関に不具合又は故障がなかった。</p> <p>海図W99(串本港付近)によれば、九竜島の北方約200mの海域は危険界線で囲まれており、平均水面からの高さが約2.4mの水上岩が点在している。</p> <p>串本町古座西向港は、港内の西方に潜堤が築造され、海面上には同潜</p>

	堤の存在を示す簡易標識灯が3基設置されている。同標識灯は、いずれも灯質が黄色光毎4秒1閃光で、光達距離が約4.5kmである。
分析 乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析	あり なし なし 本船は、九竜島北方沖を南西進中、船長が、船首目標である本件標識灯に向けて航行しているものと思ひ込み、船位の確認を適切に行っていなかったことから、予定針路を外れて左舷船首方の九竜島に向けて航行していることに気付かず、九竜島北方の水上岩に乗り揚げたものと考えられる。 本船は、船長が、操舵リモコンのダイヤルを操作した際、ダイヤルが中央より少し左に回り、わずかに左舵がとられていたことから、予定針路を外れて左舷船首方の九竜島に向けて航行したものと考えられる。
原因	本事故は、夜間、九竜島北方沖を南西進中、船長が、船首目標に向けて航行しているものと思ひ込み、船位の確認を適切に行っていなかったため、予定針路を外れて左舷船首方の九竜島に向けて航行していることに気付かず、九竜島北方の水上岩に乗り揚げたものと考えられる。
再発防止策	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。 <ul style="list-style-type: none"> ・ 船首目標とした標識灯等から目を離さず、船位の確認を適切に行うこと。 ・ 自動操舵リモコンの作動状況を必ず確認すること。 ・ 夜間に航行する際は、レーダー及びGPSプロッターを有効に活用すること。また、航海計器は、操縦席の近くに設置することが望ましい。

付図1 事故発生経過概略図

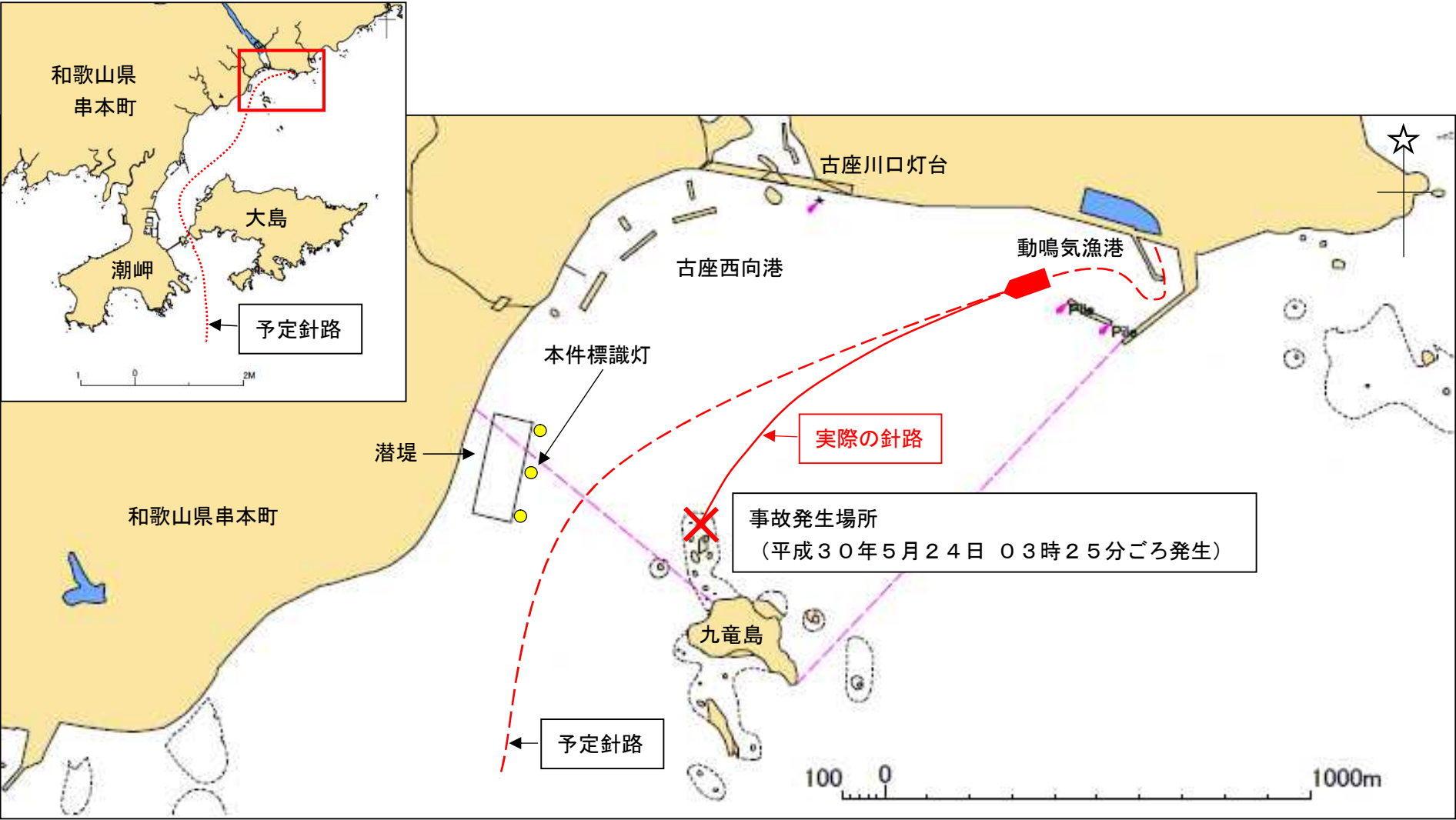


写真1 事故発生場所



写真2 事故発生場所（空中写真）



写真3 船体の損傷状況



写真4 操舵リモコン

