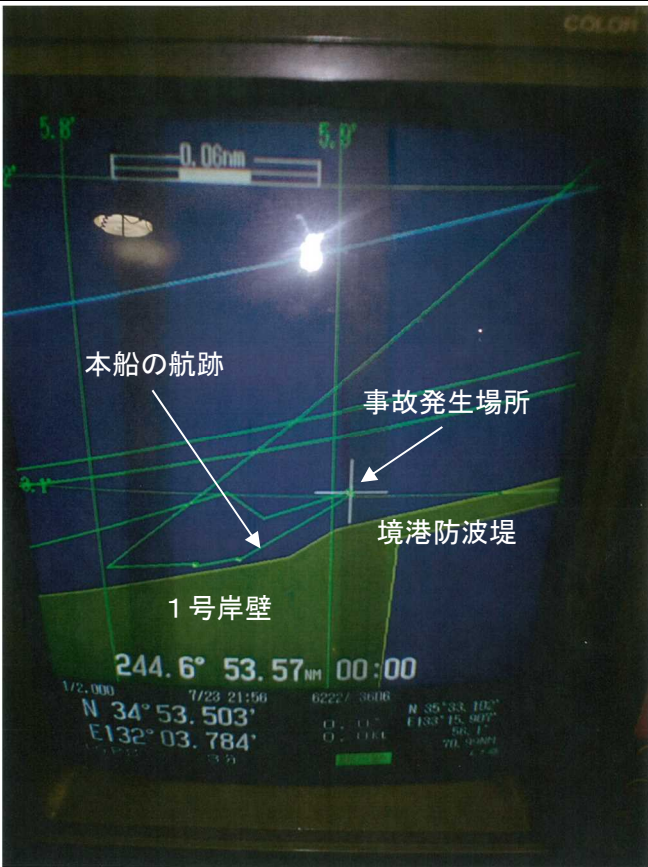


## 船舶事故調査報告書

平成30年10月24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7月19日 12時01分ごろ
発生場所	境港第1区 境港防波堤灯台から真方位264°640m付近 （概位 北緯35°33.1′ 東経133°15.9′）
事故の概要	漁船第三十一 <sup>うの</sup> 字野丸は、離岸して出航中、浅所に乗り揚げた。 第三十一字野丸は、船首部船底外板の擦過傷等を生じた。
事故調査の経過	平成30年7月20日、本事故の調査を担当する主管調査官（広島事務所）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 第三十一字野丸、75トン 130469、株式会社栄徳水産浜田（A社） 27.50m（Lr）×5.80m×2.45m、鋼 ディーゼル機関、736kW、平成元年6月
乗組員等に関する情報	船長 男性 58歳 四級海技士（航海）（履歴限定） 免許年月日 平成9年9月2日 免状交付年月日 平成27年6月23日 免状有効期間満了日 平成32年6月30日
死傷者等	なし
損傷	船首部船底外板に擦過傷、魚群探知機の振動子（センサー）のケーシング部分に曲損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北北東、風速 約1.5m/s、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の末期、潮流 東流約0.4ノット（kn）、潮高 約32cm（境港）
事故の経過	本船は、船長ほか3人が乗り組み、機関整備業者の作業員2人を乗せ、試運転の目的で、平成30年7月19日10時00分ごろ境港第1区の相生町の岸壁を出航し、境港内で試運転を行った後、作業員2人を下船させることとし、11時00分ごろ境港第1区の昭和北1号岸壁（以下「1号岸壁」という。）に右舷着けで着岸した。 船長は、作業員2人から最終確認の報告を受けて下船させ、島根県浜田市浜田港に帰航する目的で、自らが単独の船橋当直につき、甲板

	<p>長を船首の、操機長を船尾の、機関長を機関室のそれぞれ配置につけて出航に備えた。</p> <p>船長は、12時00分ごろ1号岸壁にいたA社担当者に船首側の係船索を解かせ、舵を中央として主機を微速力後進とし、左方に約30°～40°回頭した後、A社担当者に船尾側の係船索を解かせ、主機を極微速力前進とした。</p> <p>本船は、約1～2knの対地速力で北東進中、12時01分ごろ境港防波堤西端沖の水深が約2mの浅所（以下「本件浅所」という。）に乗り揚げ、船体が左舷側に約30°傾いて止まった。</p> <p>船長は、主機を停止し、乗組員の負傷の有無と船体の損傷状況の確認作業に当たったところ、負傷者はおらず、本船に浸水がなかったため、1号岸壁に係船中の僚船に本船の引き降ろしを依頼した。</p> <p>船長は、僚船により本船の引き出しを試みたが、離礁できず、A社担当者にタグボートの手配を要請し、本船が傾いていたので、僚船を本船の左舷側に接舷させ、自らは本船に残り、他の乗組員3人を僚船に移乗させた。</p> <p>本船は、15時00分ごろタグボートにより引き降ろされ、潜水調査を行った後、運輸局の検査を受け、20日12時00分ごろ浜田港に向かった。</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>本船の喫水は、船首約2.3m、船尾約3.5mであった。</p> <p>船長は、学校を卒業後、底引き漁船の甲板員として乗船し、平成10年ごろA社に入社し、平成22年ごろから船長職をとるようになり、平成27年ごろから本船に船長として乗船していた。</p> <p>船長は、船長として境港に入港した経験が、これまでに約2～3回あったが、1号岸壁に着岸するのは本事故時が初めてであった。</p> <p>本船に備付けの海図は、W1175（浜田港）及びW1178（境港）で、出漁する際には本船に常備していたが、本事故当時は休漁期であったため、本船から降ろしてA社の事務所に保管されていた。</p> <p>船長は、平成25年ごろ初めて境港に入港した際に海図W1178で水路調査を行っていたが、それ以降、水路調査を行ったことがなく、本件浅所の存在を知らなかった。</p> <p>本船のGPSプロッターは、本事故当時、魚群探知機及びレーダーと共に作動させていたが、同プロッターが平成15年ごろに製造されたもので、海図データ（水深の情報）を読み込む機能がなく、水深が表示されていなかった。（写真1参照）</p>

	 <p>写真1 本船のGPSプロッター画面（本事故当時の航跡）</p> <p>船長は、1号岸壁に着岸中、魚群探知機で1号岸壁付近の水深が約5mであることを確かめていたが、魚群探知機及びGPSプロッターでは予定針路付近の水深を確かめることができなかった。</p> <p>船長は、これまでに境港の航路南側の航路外岸壁には漁船が何隻も係留されているのを見ていたので、航路南側は本船が航行できる十分な水深があるものと思っており、本事故当時、本船に海図を常備していれば、1号岸壁から出航する際、予定針路付近の水深を確かめることができ、本件浅所の存在を把握することができたと思った。</p> <p>A社担当者は、緊急時の連絡体制（マニュアル）を整えていなかったため、直ちに本事故の発生を海上保安庁に通報することができなかったと本事故後に思った。</p>
<p><b>分析</b></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、1号岸壁を離岸して出航中、船長が、予定針路付近にある本件浅所の存在を知らなかったことから、本件浅所に向けて航行することとなり、本件浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、本船に海図を常備していなかったことから、水路調査を行うことができず、本件浅所の所在を把握することができなかったものと考えられる。</p>

原因	<p>本事故は、本船が、1号岸壁を離岸して出航中、船長が、予定針路付近にある本件浅所の存在を知らなかったため、本件浅所に向けて航行することになり、本件浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p>
再発防止策	<p>今後の同種事故等の再発防止及び被害の軽減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>・ 船内には、海図を常備し、必要に応じて水路調査を行うこと。</li> <li>・ 緊急時の連絡体制を整備した上で、船橋内にその連絡先等を掲示し、乗組員に周知徹底しておくこと。</li> <li>・ 事故が発生した際、緊急時の連絡体制に従い、直ちに海上保安庁に通報すること。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図

