

船舶事故調査報告書

平成30年6月27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29年11月12日 14時55分ごろ
発生場所	岩手県宮古市日出島漁港東方沖 閉伊埼灯台から真方位296° 2.3海里（M）付近 （概位 北緯39° 40.3′ 東経141° 58.9′）
事故の概要	遊覧船第16陸中丸は、日出島漁港東方沖を南西進中、暗岩に乗り揚げた。 第16陸中丸は、左舷推進器の曲損等を生じた。
事故調査の経過	平成29年11月13日、本事故の調査を担当する主管調査官（仙台事務所）を指名した。 なお、後日、1人の地方事故調査官を新たに指名した。 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	遊覧船 第16陸中丸、109トン 130522、岩手県北自動車株式会社（A社） 29.01m（Lr）×6.30m×2.53m、鋼及び軽合金 ディーゼル機関2基、1,016kW（合計）、昭和63年4月
乗組員等に関する情報	船長 男性 69歳 三級海技士（航海） 免許年月日 昭和44年4月4日 免状交付年月日 平成28年3月23日 免状有効期間満了日 平成33年4月19日
死傷者等	なし
損傷	左舷推進器翼の曲損、左舷舵板の脱落等
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 西、風力 1、視界 良好 海象：波高 約0.5m、潮汐 下げ潮の中央期、潮高 約95cm（宮古）
事故の経過	本船は、船長ほか3人が乗り組み、旅客20人を乗せて宮古市姉ヶ崎東方沖までの折り返し遊覧（所要時間約40分）の目的で宮古市浄土ヶ浜の定係棧橋を出発し、船長が舵輪の前にある操縦席に腰を掛けて手動操舵により操船に当たり、約11ノットの対地速力で北進して日出島漁港とその東方にある日出島との間を通過した後、姉ヶ崎付近で反転して南進した。

	<p>本船は、日出島漁港南側から南西方向に延びる約300mの防波堤（以下「漁港防波堤」という。）と漁港防波堤沖約50mにある漁港防波堤に沿って並んだ二つの水上岩礁（以下「二つ岩」という。）との間の水路（以下「本件水路」という。）を北東側から南西側へ通過しようと日出島北方で右転した。</p> <p>本船は、日出島漁港と日出島西岸との距離約400mの間の中間部に北西から南東方向に築造された約200mの防波堤（以下「中間防波堤」という。）を左方に見ながら西進した。</p> <p>船長は、本件水路北側入口に向け、左転する際に目印としていた中間防波堤北西端のブロックとの航過距離及び漁港防波堤北方沖にある水上岩礁との距離を目測し、舵を左に約7～10°取ってゆっくり回頭し、二つ岩北側の岩と漁港防波堤南端との間の本件水路が見通せるようになる所で舵を戻した。</p> <p>本船は、本件水路北側に向けて南西進中、14時55分ごろ、船長が、ロープをプロペラに巻いたような衝撃を船尾船底に感じた。</p> <p>船長は、本件水路が狭かったので、本件水路を過ぎてから主機を中立運転とし、甲板員に船底等の調査を指示して浸水等の異常がないことを確認した後、主機を前後進に作動させて確認したところ、自力で定係棧橋までの航行が可能と思い、A社の浄土ヶ浜事務所の担当者に無線で連絡して帰航した。</p> <p>本船は、潜水業者が13日に潜水調査したところ、左舷推進器翼が損傷し、左舷舵板が脱落しており、A社の担当者が海上保安庁等に本事故の発生を通報した。</p> <p>本船は、後日、造船所で左舷推進器翼、左舷舵板等が修理された。（付図1 事故発生経過概略図、写真1 本船、写真2 左舷推進器翼、写真3 左舷舵板脱落部 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長は、二つ岩北側の岩と漁港防波堤南端との見通し線上で二つ岩と本船が左転する地点との中間付近に暗岩（以下「本件暗岩」という。）があることを知っており、本件暗岩付近を通り過ぎたと思った頃に衝撃を感じたので、本船が本件暗岩に乗り揚げたと本事故後に思った。</p> <p>船長は、中間防波堤北西端のブロックが平成29年9月ごろに一部撤去された後、5回程度本件水路を航行した。</p> <p>船長は、日出島北方で右転した際、日出島に近づき過ぎていていつもより南側を西進したこと、及びその後左転する際、目印の一つとしていた中間防波堤北西端のブロックが一部撤去されていたことを本事故当時失念し、本事故当時の中間防波堤北西端から船首線までの距離を目測して左転を始めたことで、いつもより早く左転したかもしれないと本事故後に思った。</p> <p>本船の基準航路は、運航マニュアルの運航基準図に記載されてい</p>

	<p>た。</p> <p>船長は、ふだん本件水路を航行する際は、GPSプロッター及びレーダーを使用していなかった。</p> <p>船長は、持病もなく、前日も睡眠を十分取っていたので健康状態に問題はなかった。</p> <p>本事故当時の喫水は、船首約1.2m、船尾約1.8mであった。</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>なし</p> <p>本船は、本件水路の北東方沖を南西進中、船長が、左転する目印の一つとしていた中間防波堤北西端のブロックが一部撤去されており、GPSプロッターやレーダーを活用するなど適切な船位の確認を行っていなかったことから、予定の左転地点より早く左転を開始して本件暗岩に向かって航行し、本件暗岩に乗り揚げたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、本件水路の北東方沖を南西進中、船長が、左転する目印の一つとしていた中間防波堤北西端のブロックが一部撤去されており、GPSプロッターやレーダーを活用するなど適切な船位の確認を行っていなかったため、予定の左転地点より早く左転を開始して本件暗岩に向かって航行し、本件暗岩に乗り揚げたものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</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"> ・ 暗岩等が存在する海域を航行する場合は、目視だけでなくGPSプロッターやレーダー等航海計器を活用して、自船の正確な位置を把握し、基準航路から外れないようにすること。 ・ 慣れた水路を航行する場合であっても、常に最新の水路情報を入力し、把握しておくこと。

付図1 事故発生経過概略図

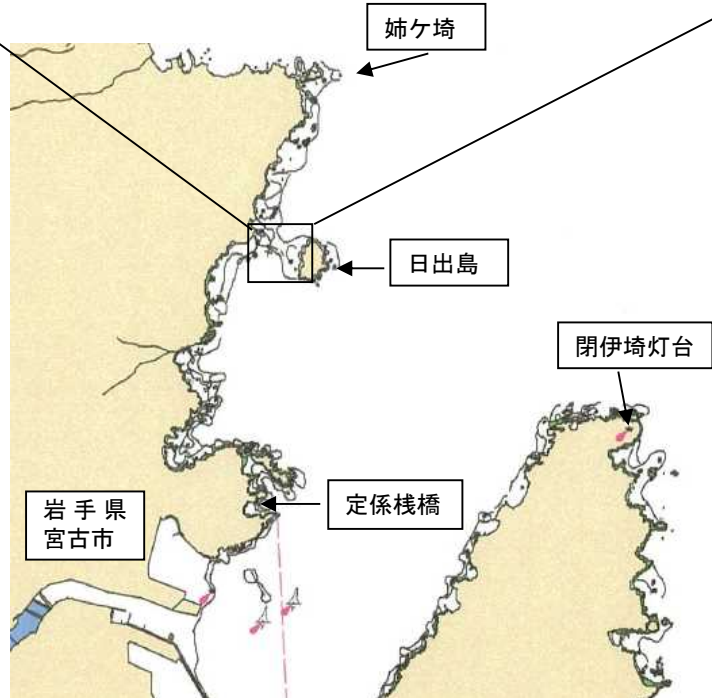
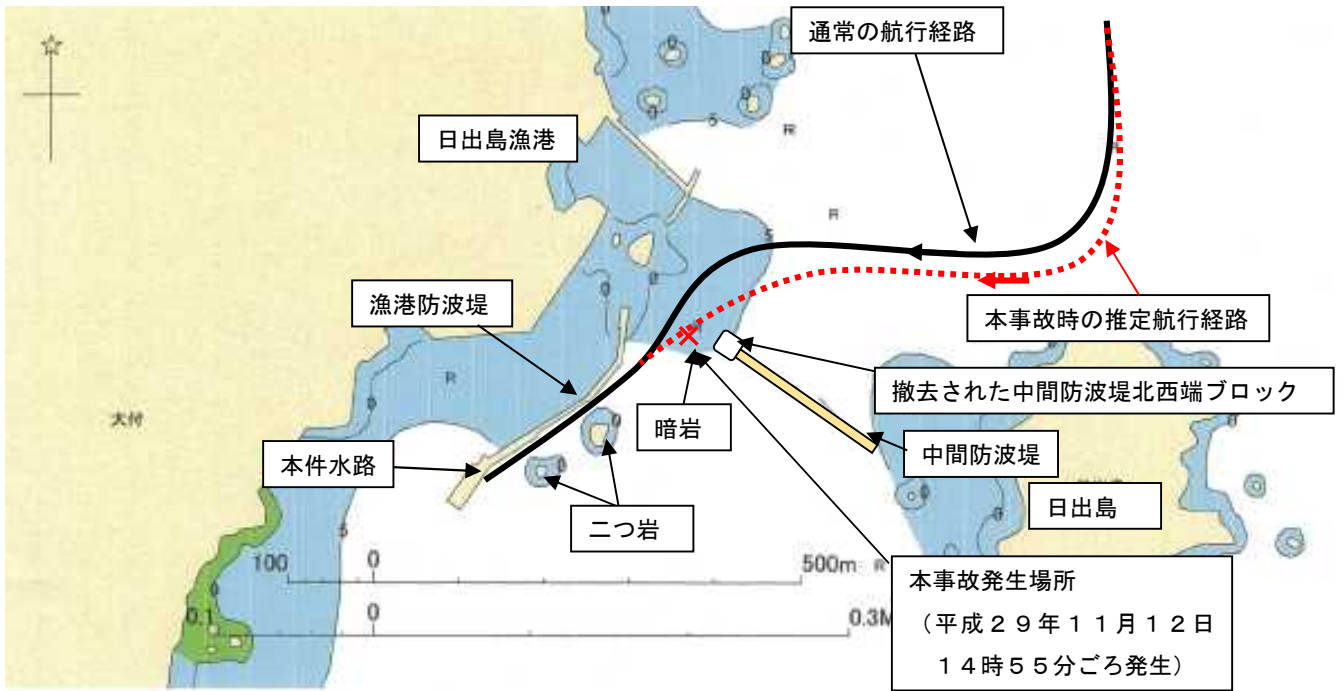


写真1 本船



写真2 左舷推進器翼



写真3 左舷舵板脱落部

