

船舶事故調査報告書

令和元年11月6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12月25日 18時30分ごろ |
| 発生場所 | 鹿児島県南さつま市宇治島東方沖 宇治島灯台から真方位125°790m付近 (概位 北緯31°11.9′ 東経129°28.9′) |
| 事故の概要 | 漁船虹丸は、北北東進中、浅所に乗り揚げた。 虹丸は、船底外板に亀裂等を生じた。 |
| 事故調査の経過 | 平成31年1月7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。 |
| 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 虹丸、3.9トン KG3-53515（漁船登録番号）、個人所有 10.55m(Lr)×2.58m×0.80m、FRP ディーゼル機関、220.65kW、平成8年1月21日 第290-47087号（船舶検査済票の番号） |
| 乗組員等に関する情報 | 船長 男性 61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60年10月31日 免許証交付日 平成27年12月1日 (令和2年12月27日まで有効) |
| 死傷者等 | なし |
| 損傷 | 船底外板に亀裂及び擦過傷（全損） |
| 気象・海象 | 気象：天気 曇り、風向 北西、風力 3、視界 良好 海象：波向 北西、波高 約3.0m、潮汐 上げ潮の中央期 日没時刻：17時26分ごろ |
| 事故の経過 | 本船は、船長が1人で乗り組み、かつお釣り漁及びいか釣り漁を行う目的で、平成30年12月25日08時30分ごろ宇治島南南東方沖及び同島南西方沖の漁場に向け、鹿児島県薩摩川内市手打港を出港した。 本船は、漁場に到着してかつお釣り漁を行い、その後、暗くなつてから宇治島西方に移動していか釣り漁を始めたが、別にトロール漁を行っていた漁船と接近するので、すぐに終了して僚船（以下「僚船 |

| | |
|---------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | <p>A』という。)と共に帰港することとした。</p> <p>本船は、18時20分ごろ僚船Aに続いて漁場を出発し、法定灯火を表示し、レーダーを0.75海里(M)レンジで、ヘッドアップ表示とし、GPSプロッターを使用して手動操舵により南東進した。</p> <p>本船は、約100m船首方を先行していた僚船Aの船尾灯を見ながら約7~8ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で航行し、宇治島新岬の南方沖を通過した後、先行して北北東進していた僚船Aが速力を上げたので約10knまで徐々に速力を上げた。</p> <p>船長は、僚船Aが宇治島東岸から近いと思ったので、僚船Aよりも沖側を航行するように、針路を僚船Aの方位から約20°右舷方とした。</p> <p>船長は、GPSプロッターの表示画面を、針路目標の下甕島(手打港付近)まで表示されるように範囲を拡大する操作を行うとともに、自動操舵に切り替える設定を行っていたところ、18時30分ごろ強い衝撃を感じ、本船が停船したのを認めた。</p> <p>船長は、失念していた二子瀬(宇治島東方の水上岩)のことを思い出してその付近に乗り揚げたと思い、潮位が上がったところで本船を離礁させ、安全な場所に離れて点検したところ、船底付近に少量の浸水があり、推進器が作動しているものの舵が作動しない状況を認めた。</p> <p>船長が、漁業無線で僚船Aに乗り揚げたことを連絡したところ、北方を航行していた別の漁船が、その無線を聞き、海上保安庁に本事故の発生を通報した。</p> <p>船長は、来援した巡視船に移乗し、また、本船は、来援した漁船にえい航されて手打港に向かったが、途中の下甕島南南西方で沈没した。</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0.7m、船尾約1.5mであった。</p> <p>日本水路協会出版の航海用電子チャート new pec によれば、二子瀬は、宇治島東海岸から東方へ約470mのところに位置し、長さが約20m及び15mの水上岩2つが南南東方に連なったものである。</p> <p>二子瀬は、日頃、周囲に遊漁船がいることが多く、船長もその存在及び場所を把握していた。</p> <p>船長は、約13年前に別の船を購入し、その船で趣味としてときどき釣りを行っており、前職を定年退職後、4月から漁師となり、漁を行っていた。</p> <p>船長は、二子瀬の付近を通航した経験が約50回程度あり、そのうち宇治島と二子瀬の間の通航については数回であったが、いずれも昼間であった。</p> <p>船長は、漁場を離れた後は漁を終えて帰港する安心感があり、新岬</p> |

| | |
|---------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | <p>南方沖を通過後も、二子瀬の存在を失念していたと本事故後に思った。</p> <p>船長は、自動操舵を設定する際、GPSプロッターの表示画面で、手打港付近を針路目標とした表示線に船首が向くように操舵を行ったが、下甕島東方に向いていた船首を若干左舷方に向かせるように左舵を取ったと本事故後に思った。</p> <p>船長は、主に近くで操業している僚船との距離を確認することにレーダーを使用し、僚船以外の航行船、陸岸等については、ほとんど目視で確認しており、レーダーのガードリング機能などを活用したことがなかった。</p> |
| <p>分析</p> <p>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</p> | <p>あり なし なし</p> <p>本船は、宇治島東方沖を北北東進中、船長が、二子瀬の存在を失念し、先行して宇治島の東岸の近くを航行している僚船Aよりも沖側を航行しており、航行に支障はないはずと思い、GPSプロッターの操作及び自動操舵の設定に集中していたことから、二子瀬に向かっていくことに気付かず、二子瀬付近の浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、漁を終えて帰港する安心感があったこと、及び二子瀬付近を夜間に通過した経験がなかったことから、新岬南方沖を通過した後も、二子瀬の存在を失念したものと考えられる。</p> <p>本船は、新岬南方沖を通過後、GPSプロッターの表示範囲を拡大したことから、二子瀬が明確に表示されなかった可能性があると考えられる。</p> <p>本船は、針路を、先行している僚船Aの約20°右舷方とした後、船長が自動操舵の設定を行おうとして、GPSプロッター画面上で、手打港付近までの表示線に船首が向くように若干左舷方に転舵したことから、二子瀬の方に向かった可能性があると考えられる。</p> |
| <p>原因</p> | <p>本事故は、夜間、本船が、宇治島東方沖を北北東進中、船長が、二子瀬の存在を失念し、先行している僚船Aよりも沖側を航行しており、航行に支障はないはずと思い、GPSプロッターの操作及び自動操舵の設定に集中していたため、二子瀬に向かっていくことに気付かず、二子瀬付近の浅所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"> ・陸岸から離れる際は、GPSプロッターなどの画面は、浅所や障害物が詳細に表示される適切な範囲に設定し、安全な海域に出たことを確認してから、表示範囲の拡大及び自動操舵への変更を行 |

| | |
|--|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | <p>うこと。</p> <ul style="list-style-type: none">・ 浅所や障害物の付近を航行する時は、事前に予定針路及び避険線を設定すること。 |
|--|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|

付図1 事故発生経過概略図

