

船舶事故調査報告書

令和元年11月20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 06時30分ごろ
発生場所	長崎県五島市赤島南東方沖の沖瀬 黄島灯台から真方位044° 1.9海里（M）付近 （概位 北緯32° 35.3′ 東経128° 55.8′）
事故の概要	漁船ちどり丸は、南西進中、沖瀬に乗り揚げた。 ちどり丸は、船底外板の破口等を生じた。
事故調査の経過	平成31年1月11日、本事故の調査を担当する主管調査官（長崎事務所）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 ちどり丸、10トン HS2-2466（漁船登録番号）、個人所有 14.75m（Lr）×3.00m×1.10m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数120、昭和62年9月21日
乗組員等に関する情報	船長 男性 69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49年12月9日 免許証交付日 平成25年8月26日 （平成31年4月30日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	船底外板に破口を伴う擦過傷、プロペラ軸及びプロペラ翼に曲損、ブラケット及び舵板に破損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南西、風力 1、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の中央期 日出時刻：07時24分ごろ 常用薄明開始時刻：06時57分ごろ
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、延縄漁を行う目的で、五島市黄島周辺の漁場に向けて平成30年12月25日02時00分ごろ長崎県新上五島町日島漁港を出港した。 本船は、船長が、GPSプロッター及び0.5Mレンジとしたレーダーを作動させ、遠隔操舵装置を使用して手動で操船を行った後、五島市奈留島東方沖で自動操舵とし、後部甲板で漁具を準備しながら、

	<p>時折、目視及び操舵室の出入口越しに見えるレーダーで見張りを引き、黄島に向けて約7ノットの対地速力で南進した。</p> <p>船長は、赤島北東方沖を南進中、前方に他船（以下「B船」という。）の灯火を認め、操舵室に設置された自動操舵装置の針路設定用のつまみを回してB船と赤島の間に向く針路に設定し、B船を航過した後、B船が本船を追い越して船首方で漂泊したため、再び自動操舵装置のつまみでB船と赤島の間に向く針路に設定し、その後、B船までは距離があると考え、立った姿勢で、バケツで汲み上げた海水を用いて後部甲板を洗い始めた。</p> <p>本船は、赤島南東方沖を南西進中、船長が、後部甲板を洗っていたところ、舵が浅所に接触する衝撃とともに船首が右方に振られるのを感じ、直後、操舵室に入り主機を中立運転としたものの、06時30分ごろ沖瀬に乗り揚げた。</p> <p>船長は、損傷状況を確認した後、自力航行が可能と判断し、上げ潮に乗じ、主機を後進にかけて離礁を試みたが、離礁することができず、携帯電話で118番通報を行った。</p> <p>本船は、海上保安庁が手配した地元漁船によって沖瀬から引き出された後、来援した巡視船にえい航されて奈留島港に入港し、後日、上架された。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図、写真1 本船、写真2 本船の後部甲板 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船の喫水は、船首約0.3m、船尾約1.5mであった。</p> <p>本船は、主たる根拠地が広島県呉市で、平成3年ごろから、日島漁港を基地として黄島や赤島等の周辺海域で操業を行っていた。</p> <p>船長は、ふだんから、出漁時、奈留島東方沖で自動操舵に切り替えた後、後部甲板で漁具の準備等を行っており、目視あるいはレーダーで他船を認めた場合は、自動操舵装置のつまみで針路を変更して他船を避航していた。</p> <p>沖瀬は、赤島南東方沖に位置する瀬で、海図W217（五島列島諸分図 第1）によれば、平均水面上の高さが4.7mの水上市の周囲に干出岩が拡延しており、航路標識は設置されていない。</p> <p>船長は、慣れた海域で、沖瀬の存在を知っており、船首方で漂泊したB船を避航する際、沖瀬の位置の見当を付けながら自動操舵装置でB船と赤島の間に向く針路に設定したので、沖瀬を避けて航行できると考え、GPSプロッターやレーダーで船位を確認せずに後部甲板を洗っていた。</p> <p>本船の自動操舵装置は、針路を設定した状態でも、回避操舵を行えるように遠隔操舵装置の操舵ダイヤルを中央位置から左右に回すことで転舵できるようになっていた。</p> <p>遠隔操舵装置は、本事故当時、操舵室後方の区画に置かれていた。</p>

	<p>船長は、船首方で漂泊したB船を避航する際に自動操舵装置で設定した針路が沖瀬に向かう針路となっていたか、または、後部甲板の洗浄作業中に身体等が遠隔操舵装置に触れて操舵ダイヤルが中央位置から右にずれ、本船が沖瀬に向かって右転したかもしれないと本事故後に思った。</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、赤島南東方沖を自動操舵で南西進中、船長が、後部甲板を洗う作業を行いながら航行を続けたことから、沖瀬に向かって航行していることに気付かず、沖瀬に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、慣れた海域で、船首方で漂泊したB船を避航する際、沖瀬の位置の見当を付けながら自動操舵装置で針路を設定したので、沖瀬を避けて航行できると考えていたことから、後部甲板を洗う作業を行っていたものと考えられる。</p> <p>船長は、ふだんから、出漁時、自動操舵に切り替えた後、後部甲板で漁具の準備等を行っていたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、本船が赤島南東方沖を自動操舵で南西進中、船長が、後部甲板を洗う作業を行いながら航行を続けたため、沖瀬に向かって航行していることに気付かず、沖瀬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"> ・ 夜間は、慣れた海域であっても、随時、GPSプロッターやレーダーで船位を確認すること。 ・ 1人乗組みの場合、自動操舵中の甲板作業は乗揚や衝突へのリスクを増大させるので、甲板作業は漁場到着後など安全な状況下で行うこと。 ・ 遠隔操舵装置は、誤って触れるような場所には置かないこと。

付図1 事故発生経過概略図

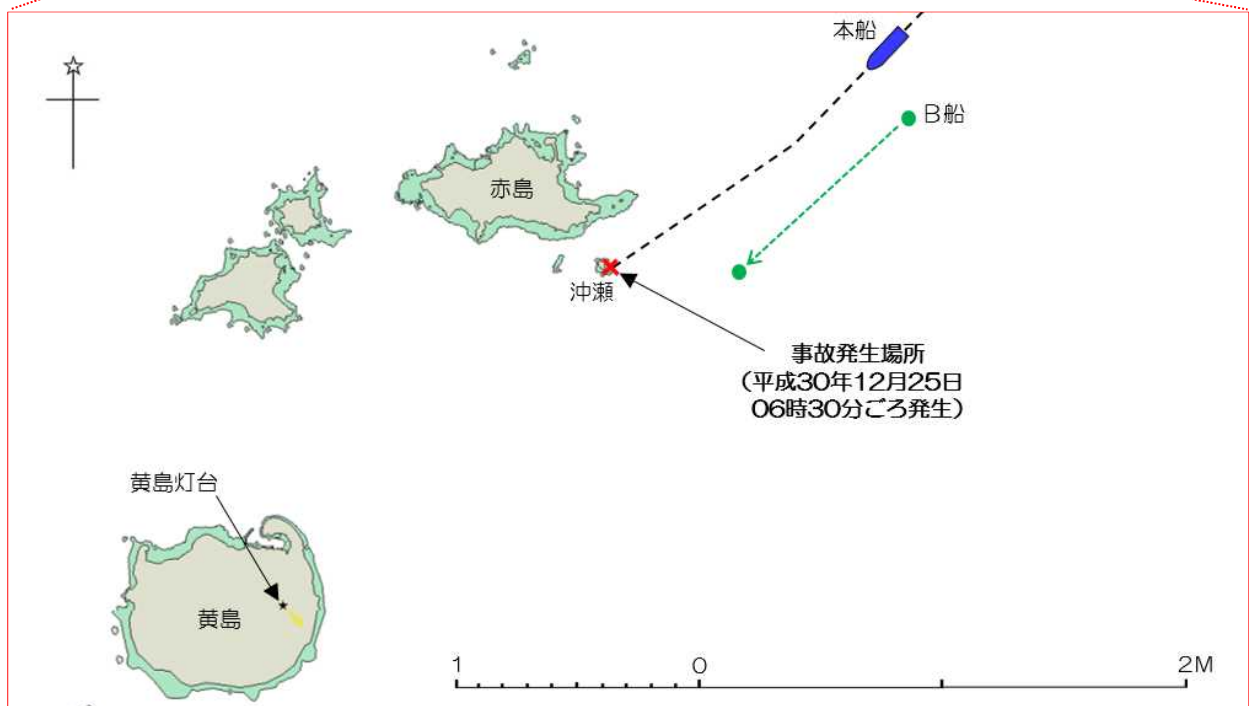
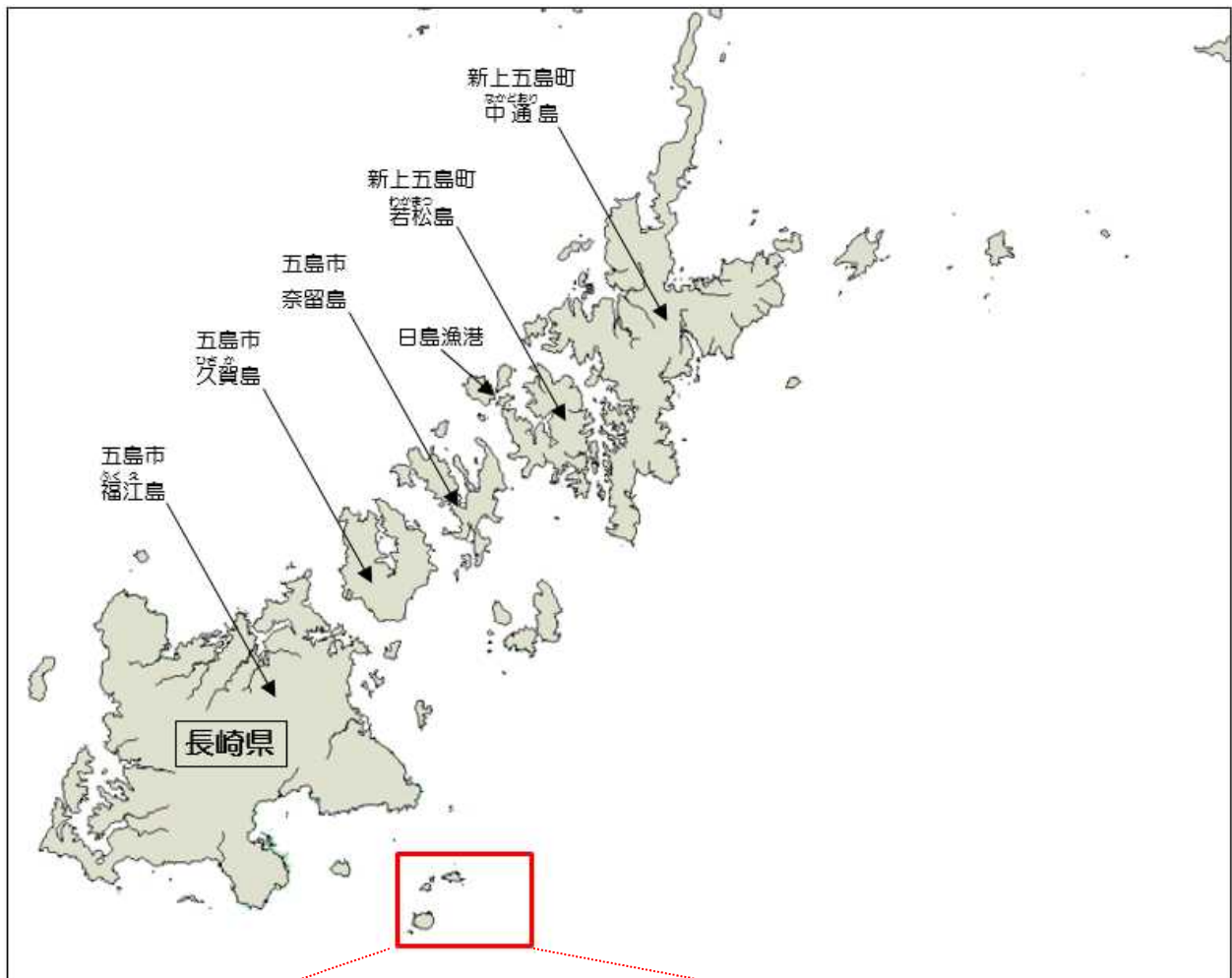


写真1 本船



写真2 本船の後部甲板

船長が後部甲板の洗浄を行っていた場所

遠隔操舵装置を置いていた場所

