

船舶事故調査報告書

令和2年10月28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	令和2年2月19日 05時00分ごろ
発生場所	和歌山県 ^{ありだ} 有田市地ノ島北岸 下津沖ノ島灯台から真方位078° 1.3海里（M）付近 （概位 北緯34°07.1′ 東経135°06.2′）
事故の概要	漁船 ^{こんびろ} 金比羅丸は、漂泊中、干出岩に乗り揚げた。 金比羅丸は、船首船底部外板の破口等を生じた。
事故調査の経過	令和2年2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 金比羅丸、4.8トン WK3-23923（漁船登録番号）、個人所有 12.50m（Lr）×3.41m×0.83m、FRP ディーゼル機関、80kW（動力漁船登録票による）、平成12年1月11日 （写真1参照）
	
	写真1 本船
乗組員等に関する情報	船長 男性 48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 平成5年3月4日 免許証交付日 平成30年1月22日 （令和5年3月3日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	船首船底部、左舷船底部及び左舷船尾部の各外板に亀裂及び破口、推

	進器翼及び舵板に曲損
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 北西、風力 4、視界 良好</p> <p>海象：波高 約1.5～2m、潮汐 高潮時、潮流 微弱な南流</p> <p>日出時刻：06時41分ごろ</p>
事故の経過	<p>本船は、船長及び甲板員3人が乗り組み、底びき網漁の目的で令和2年2月19日03時ごろ和歌山県有田市箕島漁港^{みのしま}を出港し、有田市沖ノ島西方沖から北東方沖で1回目のえい網を行い、沖ノ島北方約1Mで揚網したところ、袋網及び身網の網目がいくつも破れていることに気付いた。</p> <p>船長は、更に漁獲が見込めたので2回目の投網前に網を修繕することとし、04時00分ごろ機関を中立運転とし漂泊を始めた。</p> <p>船長は、網の修繕作業を開始する際、周囲を見回したところ、周囲の陸岸まで距離があったので、北西からのやや強い風が吹いているものの、南東方の陸岸に達するまでには網の修繕を終えることができると思い、後部甲板上方のブームに設置された作業灯を点灯し、甲板員3人と共に後部甲板で作業を開始した。(写真2～3参照)</p> <div data-bbox="694 943 1305 1400" data-label="Image"> </div> <p style="text-align: center;">写真2 後部甲板 1</p> <div data-bbox="555 1505 1289 1962" data-label="Image"> </div> <p style="text-align: center;">写真3 船長の作業状況 (再現) 及び網の修繕に使用した紐</p>

	<p>船長は、甲板員3人と共に後部甲板で内側を向き、しゃがんで網を伸ばしたり破損箇所を紐で縛ったりして修繕作業に集中していたところ、05時00分ごろ船体に衝撃を感じた。</p> <p>船長は、周囲を見たところ、本船が船首を西方に向けた状態で左舷側が有田市地ノ島北岸の干出岩に乗り揚げたことを知り、機関を操作したり、棒で干出岩を押ししたりしたものの離礁できなかつたので、漁業無線で僚船に本事故の発生を知らせるとともに救助を要請し、僚船の乗組員が海上保安庁に通報した。</p> <p>船長及び甲板員3人は、来援した海上保安庁の巡視艇に救助された。</p> <p>本船は、乗揚場所にロープで船固めされた後、所属する漁業協同組合が手配した業者により引き出され、箕島漁港にえい航された。</p> <p>(付図1 事故発生場所概略図 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船の喫水は、船首約0.6m、船尾約1.5mであった。</p> <p>船長は、時折、目視及び操舵室内のGPSプロッターによる船位の確認を行うほか、甲板員にも周囲の見張りを指示しておく必要があつたと本事故後に思った。</p> <p>船長は、これまで網が破損していた場合、破損箇所が少なければ、自身が次の漁場に向けて操船している間に甲板員に修繕を行わせていたが、本事故時は、破損箇所が多かつたので、乗組員全員で修繕作業を行うこととした。</p> <p>船長は、本事故時、GPSプロッターを作動させていたが、航行距離警報機能(走行した距離が規定値を超えると警報を発する機能)や深度警報機能(海底の深度が設定した範囲内になると警報を発する機能)があることを知らなかつたので、これらの機能を使用していなかつた。</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 あり</p> <p>本船は、風力4の北西風が吹く状況下、沖ノ島北方沖において漂泊中、船長が、網の修繕作業を開始する際、周囲を見回したところ、周囲の陸岸まで距離があり、北西からのやや強い風が吹いているものの、南東方の陸岸に達するまでには網の修繕を終えることができると思い、底びき網の修繕作業に集中していたことから、南東方の地ノ島の至近まで圧流されていることに気付かず、地ノ島北岸の干出岩に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、底びき網の破損箇所が多かつたことから、修繕作業に集中していたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、風力4の北西風が吹く状況下、沖ノ島北方沖に</p>

	<p>おいて漂泊中、船長が、底びき網の修繕作業に集中していたため、南東方の地ノ島に向けて圧流されていることに気付かず、地ノ島北岸の干出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"> ・ 船長は、漂泊して乗組員全員が漁具の修繕作業に従事する場合、修繕に要する時間、陸岸からの距離及び外力の影響を適切に見極め、周囲の見張りを欠かさないこと。 ・ レーダーやGPSプロッターの警報機能をよく理解し、活用すること。

付図1 事故発生場所概略図

