

船舶事故調査報告書

令和2年2月19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	令和元年8月20日 19時45分ごろ
発生場所	宮城県気仙沼市大島北方沖の浅所（大島瀬戸） 番所根灯標から真方位043°60m付近 （概位 北緯38°53.1′ 東経141°37.2′）
事故の概要	漁船十八幸智丸は、南西進中、浅所に乗り揚げた。 十八幸智丸は、船底外板の擦過傷等を生じた。
事故調査の経過	令和元年8月21日、本事故の調査を担当する主管調査官（仙台事務所）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 十八幸智丸、19トン MZ2-30077（漁船登録番号）、幸智水産株式会社 18.40m（Lr）×4.55m×2.05m、FRP ディーゼル機関、736kW、平成14年12月25日 第282-19285号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 男性 23歳 一級小型船舶操縦士 免許登録日 平成30年3月30日 免許証交付日 平成30年3月30日 （令和5年3月29日まで有効） 機関長 男性 74歳 四級海技士（機関）（機関限定）（旧就業範囲） 免許年月日 昭和49年2月8日 免状交付年月日 平成28年6月7日 免状有効期間満了日 令和3年6月6日
死傷者等	なし
損傷	船底外板に擦過傷、ビルジキールに破損、プロペラに曲損
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 西、風力 1、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の初期、潮高 125cm（気仙沼港） 月出時刻：20時56分 月齢：19（中潮）

<p>事故の経過</p>	<p>本船は、船長及び機関長ほか7人（日本国籍1人、フィリピン共和国国籍6人）が乗り組み、令和元年8月9日09時00分ごろさめ延縄漁の目的で気仙沼市気仙沼港を出港し、北太平洋沖の漁場で操業を行って、さめ約20tを漁獲し、19日16時30分ごろ同港に向けて帰航を開始した。</p> <p>本船は、20日17時00分ごろ機関長が単独で航海当直に就いた後、19時00分ごろ気仙沼市御崎岬の東北東方2海里（M）付近で船長が昇橋して2人で航海当直に当たった。</p> <p>本船は、船長が機関長に操舵を任せ、御崎岬を通過して気仙沼湾東湾に入った頃、機関長が、自動操舵から手動操舵に切り替え、操舵室の外に出て立った姿勢でリモコン装置のダイヤルを操作し、航行を続けた。</p> <p>本船は、^{しびたち}鰯立中根灯標を通過した頃、船長が、操舵室左舷側のGPSプロッター等で番所根灯標を確認し、大島の野々崎北北東方沖で機関長に指示し、機関長が左舵を取って気仙沼港に向かった。</p> <p>本船は、機関長が、野々崎北西方沖で番所根灯標を見ながら左舵を取り、約6～7ノットの対地速力で南西進し、ふだんから目印にしていた‘野々崎付近の浅所を示す簡易灯浮標’（以下「本件灯浮標」という。）を探照灯で探していたところ、19時45分ごろ‘番所根灯標付近の浅所’（以下「本件浅所」という。）に乗り揚げ、右舷側に約20°傾斜した。</p> <p>船長等は、陸上の関係者を通じて本船の乗揚の状況が海上保安庁に通報された後、来援した巡視艇等により救助された。</p> <p>本船は、サルベージ船により引き出され、えい航されて気仙沼港に入港した。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図、写真1 本船、写真2 本船の乗揚状況、写真3 機関長の操舵状況、写真4 船長の当直状況（操舵室内） 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本事故発生場所付近の水深は、約0～2mであった。</p> <p>本船の喫水は、船首約1.4m、船尾約2.9mであった。</p> <p>船長及び機関長は、本事故当時、視力が正常で、健康状態に問題はなく、疲労がなかった。</p> <p>船長は、本事故当時、GPSプロッターの縮尺を徐々に大きくして1M程度の範囲が映る状態としていた。</p> <p>船長及び機関長は、本件浅所があることを知っていたが、番所根灯標が左舷標識であること、及び同灯標の北側水域から西側水域を通航する入港経路が現地の漁業協同組合のウェブサイトで示されていることを知らなかった。</p> <p>本船は、夜間、気仙沼港に入港する際、番所根灯標の東側水域から南側水域を通航しており、ふだんから機関長が本件灯浮標を見ながら</p>

	<p>左舵を取り、本件灯浮標と番所根灯標の間を南進していた。</p> <p>船長は、本事故当時、本船が番所根灯標に向かっていることに気付いていたが、機関長がいずれ左舵を取ると思っていた。</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、大島北方沖において、船長が機関長と2人で航海当直に当たり、番所根灯標の東側水域から南側水域を通航しようとして同灯標に向かって南西進中、船長が、操舵をしていた機関長がいずれ左舵を取って同灯標を避けると思い、同じ針路で航行を続けたことから、本件浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、本船が、夜間、気仙沼港に入港する際、ふだんから機関長が本件灯浮標を見ながら左舵を取り、本件灯浮標と番所根灯標の間を南進していたことから、機関長がいずれ左舵を取って同灯標を避けると思っていたものと考えられる。</p> <p>機関長は、本件灯浮標を探していたことから、番所根灯標に向かっていることに気付いていなかったものと考えられる。</p> <p>船長は、機関長と2人で航海当直に当たっていたものの、夜間、気仙沼港に入港する際、ふだんから機関長が操舵をしていたことから、操船指揮を行っている意識が希薄であったものと考えられる。</p> <p>船長及び機関長は、番所根灯標が左舷標識であること、及び同灯標の北側水域から西側水域を通航する入港経路が現地の漁業協同組合のウェブサイトで示されていることを知らなかったものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、本船が、大島北方沖において、船長が機関長と2人で航海当直に当たり、番所根灯標の東側水域から南側水域を通航しようとして同灯標に向かって南西進中、船長が、操舵をしていた機関長がいずれ左舵を取って同灯標を避けると思い、同じ針路で航行を続けたため、本件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>船長は、本事故後、気仙沼港に入港する際、GPSプロッターの機能を活用して変針地点のマーキングを行い、番所根灯標の北側水域から西側水域を通航することとした。</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"> ・当直者が複数いる場合には、緊密なコミュニケーションを図り、状況等を確認し合うこと。 ・船長は、操舵を任せる場合でも、責任者としての意識を持ち、適切に操船指揮を行うこと。 ・現地の港に入港する際、航行経路に存在する標識が示す目的等を海図、漁業協同組合のウェブサイト等で確認するなどして適切な

付図1 事故発生経過概略図

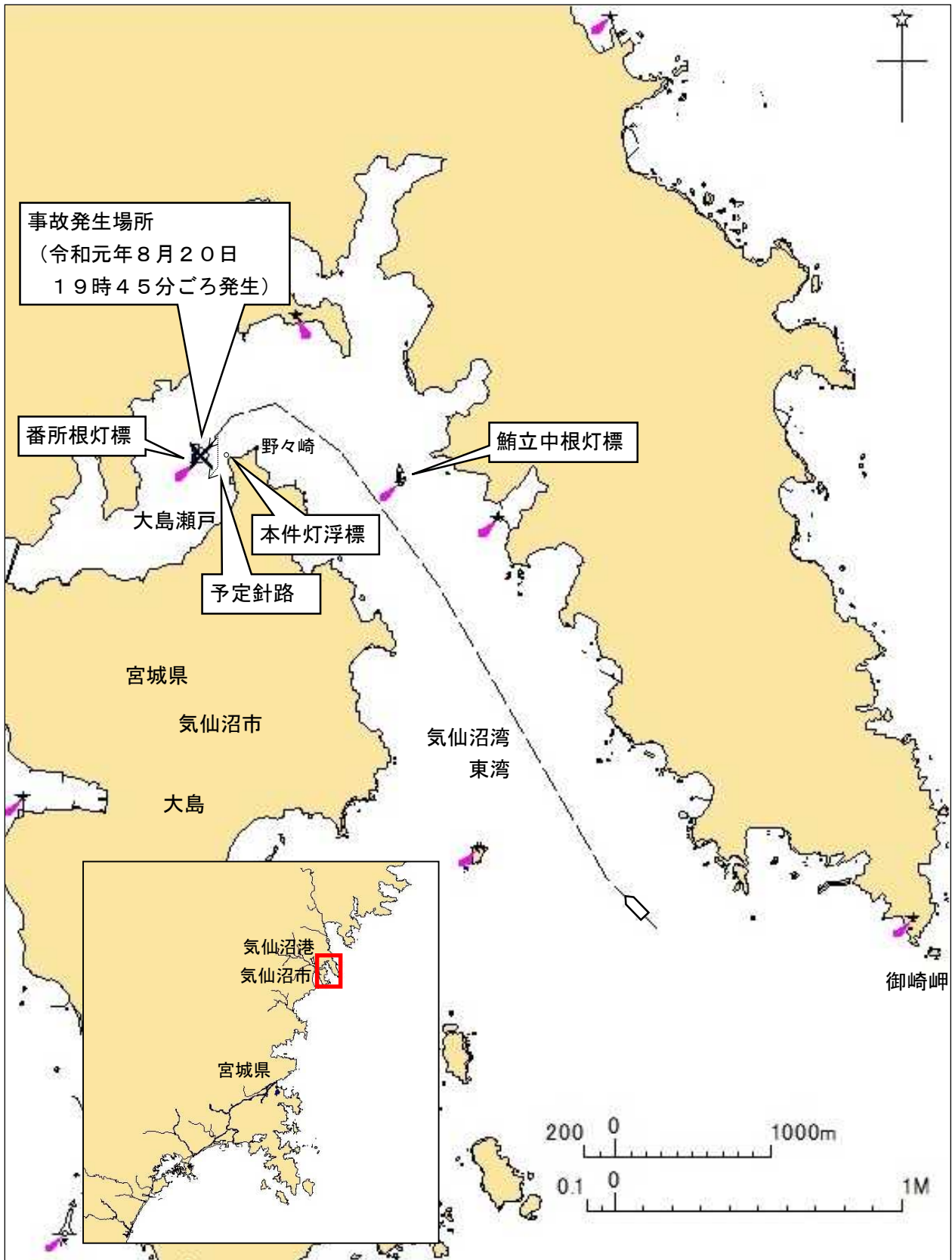


写真1 本船



写真2 本船の乗揚状況



写真3 機関長の操舵状況

リモコン装置

右舷側



左舷側

操舵室

写真4 船長の当直状況（操舵室内）

魚群探知機 GPSプロッター レーダー



船首側