

船舶事故調査報告書

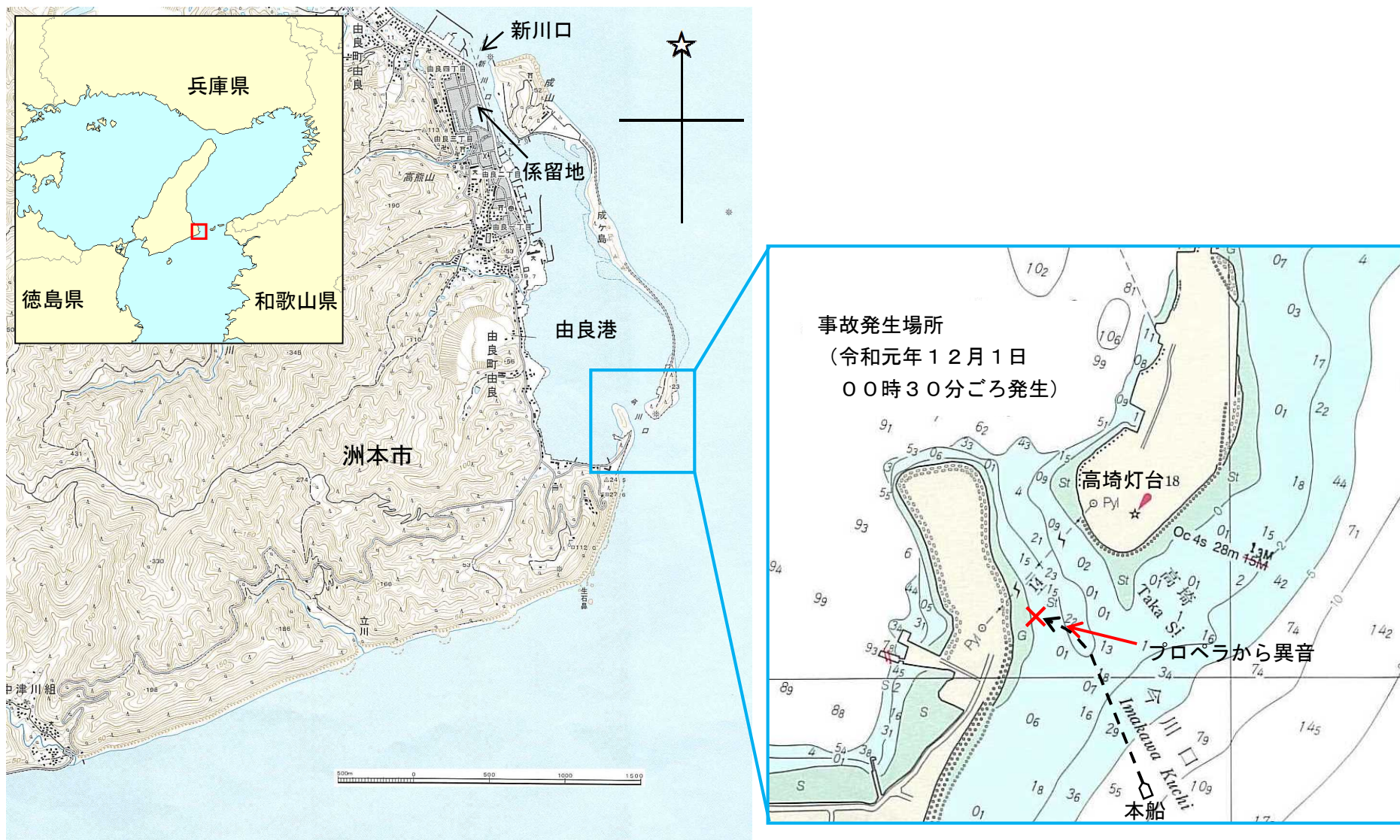
令和2年3月18日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 佐藤 雄二（部会長）
 委員 田村 兼吉
 委員 岡本 満喜子

| | |
|---|--|
| 事故種類 | 乗揚 |
| 発生日時 | 令和元年12月1日 00時30分ごろ |
| 発生場所 | 兵庫県洲本市由良港 高崎灯台から真方位225° 170m付近 （概位 北緯34° 16.5′ 東経134° 57.3′） |
| 事故の概要 | 漁船一心丸は、北北西進中、浅所に乗り揚げた。 一心丸は、プロペラ翼の欠損等を生じた。 |
| 事故調査の経過 | 令和元年12月3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 一心丸、4.0トン HG3-36555（漁船登録番号）、個人所有 11.99m (Lr) × 2.87m × 0.82m、FRP ディーゼル機関、169kW、平成元年7月26日 第260-47788号（船舶検査済票の番号） |
| 乗組員等に関する情報 | 船長 男性 84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51年7月1日 免許証交付日 平成28年3月9日 （令和4年2月8日まで有効） |
| 死傷者等 | なし |
| 損傷 | プロペラ翼に欠損、プロペラシャフト及び舵板に曲損、右舷船尾部船底外板及び左舷船首部船底外板に擦過傷 |
| 気象・海象 | 気象：天気 晴れ、風向 南東、風力 3、視界 良好 海象：波高 約1.5m、潮汐 低潮時、潮高 約0.5m（洲本） |
| 事故の経過 | 本船は、船長及び甲板員1人が乗り組み、洲本市南方沖に仕掛けた刺し網を揚網する目的で、令和元年11月30日22時15分ごろ由良港を出航し、‘今川口 <small>いまかわくち</small> と称する同港南部の水路’（以下「今川口水路」という。）を通航した後、12月1日00時20分ごろ揚網を終えて帰航を開始した。 船長は、手動操舵により操船を行って今川口水路付近に至り、北北西方に延びる今川口水路に対して南東方から波高約1mの波浪があ |

| | |
|--|--|
| | <p>り、また、低潮時で今川口水路の通航幅が狭まっていたものの、左舷方への圧流を考慮してGPSプロッターで船位の確認を行いながら針路を調整すれば今川口水路中央部付近を通航できると思います、甲板員にGPSプロッターで船位の確認を行わせ、北北西進した。</p> <p>船長は、本船が、今川口水路を約4ノットの対地速力で航行中、右舷船尾方から波高約1.5mに高まった波浪を3回受けて左舷方に圧流され、プロペラから異音がしたので、機関を中立運転とした。</p> <p>本船は、圧流され続け、00時30分ごろ浅所に乗り揚げた。</p> <p>甲板員は、海上保安庁に本事故の発生を通報した。</p> <p>本船は、05時30分ごろ僚船によって引き出され、えい航されて着岸した後、上架された。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図 参照)</p> |
| その他の事項 | <p>本船の喫水は、船首約0.6m、船尾約1.5mであった。</p> <p>海図W1149(由良港)によれば、由良港と港外との間を通航する際、今川口水路の他に、同港北部の新川口<small>しんかわぐち</small>と称する水路があり、今川口水路は、最狭部の通航幅が約30m、最大水深が水路中央部で約2.3mであり、水路の両側部及び沖合に約0.1mの浅水域が拡張している。</p> <p>財団法人日本水路協会発行のプレジャーボート・小型船用港湾案内(平成23年6月発行)には、由良港について次のとおり記載されている。</p> <p>成ヶ島の南北にそれぞれ狭い開口があり、南口は狭くて浅く、高潮時でも小漁船がかろうじて通航できるにすぎない。</p> <p>船長は、新川口の水路を通航した経験が多数あり、本事故当時、低潮時であり、また、波浪を受けていたので、新川口の水路を通航すればよかったと本事故後に思った。</p> |
| 分析 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>あり</p> <p>なし</p> <p>あり</p> <p>本船は、由良港において、低潮時で南東方から波浪を受ける状況下、船長が、針路を調整すれば水路中央部付近を通航できると思います、今川口水路を通航したことから、波高約1.5mの波浪を受けて圧流され、浅所に乗り揚げたものと推定される。</p> |
| 原因 | <p>本事故は、夜間、本船が、由良港において、低潮時で南東方から波浪を受ける状況下、船長が、水路中央部付近を通航できると思います、今川口水路を通航したため、波浪を受けて圧流され、浅所に乗り揚げたものと推定される。</p> |
| 再発防止策 | <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">・低潮時で波浪が高い時間に出入港する際、通航可能な水路が複数ある場合は、より安全に通航することができる水路を選択すること。・狭い水路は、低潮時には通航幅が狭まり、波浪が高まることがあるので、慎重に通航の可否を判断すること。 |
|--|--|

付図1 事故発生経過概略図



※国土地理院 2万5千分の1地形図使用