

船舶事故調査報告書

令和2年3月25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31年4月8日 04時40分ごろ
発生場所	福岡県 ^{かんだ} 苅田町苅田港 苅田港南防波堤灯台から真方位161°55.5m付近 (概位 北緯33°46.9′ 東経131°00.6′)
事故の概要	漁船 ^{きんりゅう} 金龍丸は、北東進中、防波堤の被覆石に乗り揚げた。 金龍丸は、舵柱の曲損等を生じた。
事故調査の経過	平成31年4月18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 金龍丸、4.7トン FO3-30398（漁船登録番号）、個人所有 10.66m(Lr)×2.88m×1.08m、FRP ディーゼル機関、46.34kW、昭和57年8月7日 第290-46068号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 男性 74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9月30日 免許証交付日 平成30年11月12日 (令和6年6月21日まで有効)
死傷者等	なし
損傷	舵柱に曲損、船底部に擦過傷
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北西、風力 1、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 低潮時、潮高 約65cm 日出時刻：05時55分ごろ
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、いかかご漁の目的で、平成31年4月8日04時30分ごろ福岡県 ^{ゆくはし} 行橋市 ^{みの} 箕島周辺海域の漁場に向けて苅田港を出発した。 本船は、船長が苅田港神ノ島東第3号灯浮標（以下「本件灯浮標」という。）と“南港岸壁から北北西方に延びる防波堤”（以下「本件防波堤」という。）先端との間（約50m）を航行したのち右転することとし、約7.0ノットの対地速力で北東進した。

	<p>本船は、船長が操舵室の右舷側甲板に座って船首方を見ながら操船に当たり、本件防波堤に近づいたところで本件灯浮標と本件防波堤先端との間を通過したと思い右舵を取ったところ、本件防波堤先端が至近に見えたので機関を後進としたものの、04時40分ごろ本件防波堤先端の被覆石に乗り揚げた。</p> <p>本船は、船長が海上保安庁に本事故の発生を通報したのち救助を待っていたところ、潮位が上がったので05時40分ごろ自力で離礁し、自力航行で定係地に戻った。</p> <p>(付図1 事故発生場所概略図、写真1 本船 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船の喫水は、船首約0.5m、船尾約1.5mであった。</p> <p>本船は、操舵室にGPSプロッター及び魚群探知機を設置していたが、レーダーは設置していなかった。</p> <p>本船は、本事故当時、GPSプロッターを作動させていたが、船長は、港内では目視で航行できるものと思っていたので同プロッターを見ていなかった。</p> <p>船長は、本件灯浮標の灯光が見えていたものの、本件防波堤は日出前でよく見えなかったと本事故後に思った。</p> <p>被覆石は、本件防波堤の先端及び港内側に設置されていた。</p> <p>船長は、本件防波堤先端に被覆石があり、航行の障害となることを知っていた。</p> <p>船長は、本件灯浮標を右舷側に見て右転すれば本件防波堤に接近せず航行できることを知っていたが、そのように航行すると南港岸壁に向かう航行船舶の邪魔になると思い、ふだんから本件灯浮標と本件防波堤との間を航行していた。</p> <p>船長は、固型式の救命胴衣を着用していた。</p> <p>船長は、苅田港内及びその周辺海域を航行した経験が約40年あった。</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、苅田港内を北東進中、船長が、本件防波堤先端が明確に視認できない状況下、本件防波堤に近づいた際、本件灯浮標と本件防波堤との間を通過したと思い、転針予定場所の手前で右転したことから、本件防波堤先端の被覆石に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、本件防波堤先端に被覆石があることを知っていたが、本件灯浮標を右舷側に見て航行すると南港岸壁に向かう航行船舶の邪魔になると思い、ふだんから本件灯浮標と本件防波堤との間を航行していたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、本船が苅田港内を北東進中、船長が、本件防波堤</p>

	<p>先端が明確に視認できない状況下、本件防波堤に近づいた際、本件灯浮標と本件防波堤との間を通過したと思い、転針予定場所の手前で右転したため、本件防波堤先端の被覆石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"> ・ 夜間に防波堤付近を航行する際は、GPSプロッターを有効に活用して自船の位置を把握すること。 ・ 航行する際は、被覆石の存在も考慮し、防波堤から十分な距離をとって通過した後、変針すること。

付図1 事故発生場所概略図

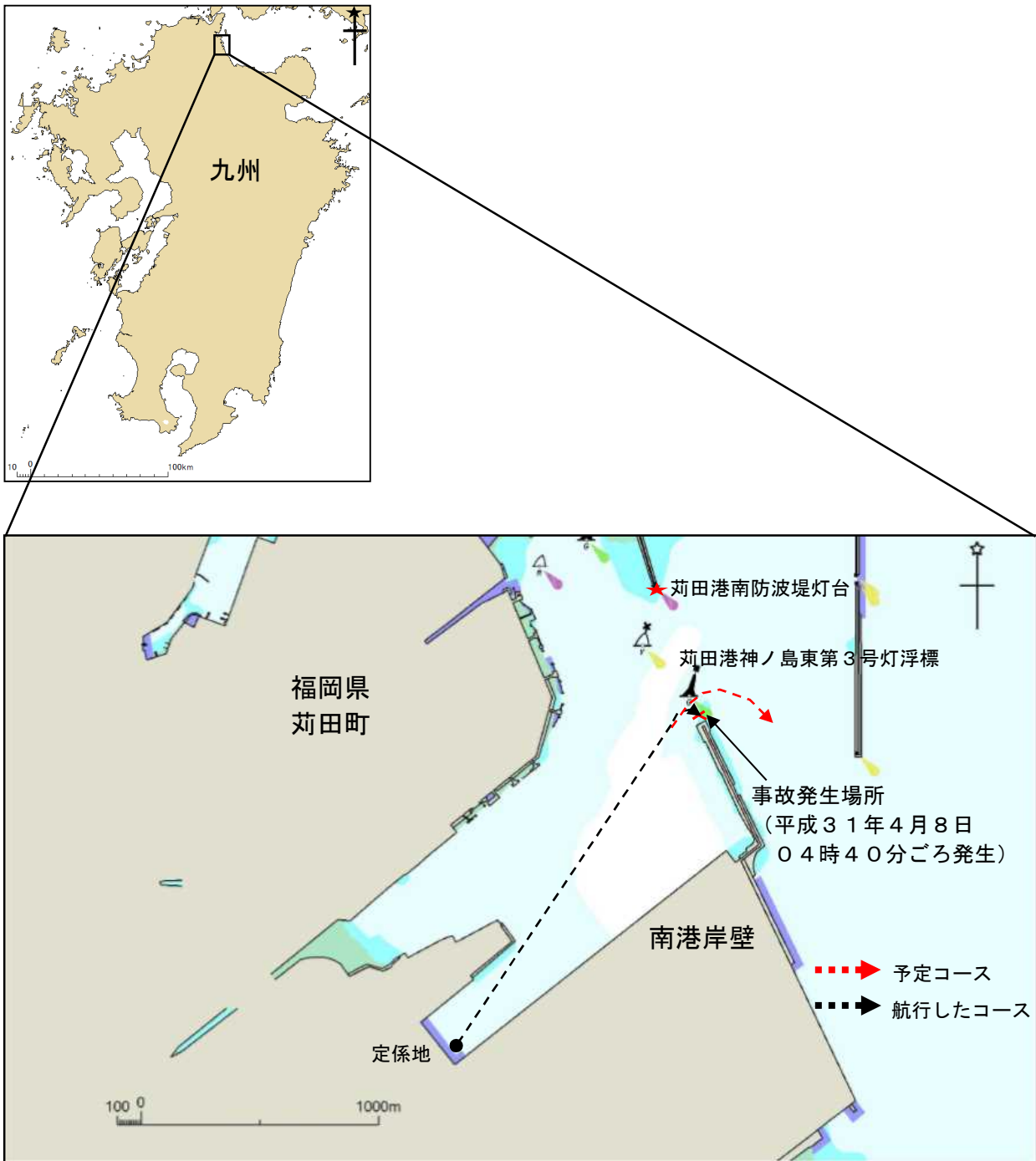


写真1 本船

