

船舶事故調査報告書

令和2年7月8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2月18日 06時15分ごろ
発生場所	宮崎県延岡市高島の南南西方付近 北浦港宮野浦東防波堤灯台から真方位150° 1,760m付近 (概位 北緯32° 40.9' 東経131° 50.6')
事故の概要	瀬渡船貴富丸は、瀬渡し中、岩場に取り揚げた。 貴富丸は、船首部船底外板の凹損等を生じた。
事故調査の経過	平成31年2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	瀬渡船 貴富丸、6.2トン MZ2-10378（漁船登録番号）、個人所有 11.50m (Lr) × 2.82m × 0.98m、FRP ディーゼル機関、331kW、平成4年7月31日 第293-26276号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 男性 63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2日 免許証交付日 平成26年5月19日 (令和元年8月5日まで有効)
死傷者等	なし
損傷	船首部船底外板に凹損、右舷船首部外板に擦過傷、機関に濡損（全損）
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 ほぼ高潮時、水温 約17.4℃ 日出時刻：06時53分ごろ
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、釣り客19人を乗せ、瀬渡しの目的で、平成31年2月18日05時40分ごろ宮崎県延岡市北浦港南南東方沖の高島に向けて同港を出港した。 本船は、06時05分ごろ最初の瀬渡し場所である高島ハナと呼称される岩場で釣り客3人を、06時10分ごろ関バエと呼称される岩場で釣り客3人をそれぞれ下船させ、残りの釣り客13人を乗せた状

態で、次の瀬渡し場所である日本関と呼称される岩場に向かった。

船長は、フライングブリッジに立ち、サーチライトで船首方の状況を確認しつつ速力を調整しながら手動操舵で操船に当たり、約4ノットの対地速力で日本関の岩場と船首とが直角になるよう接近し、06時14分ごろ岩場にゴムタイヤ製のフェンダーを押し付けた。(図1参照)

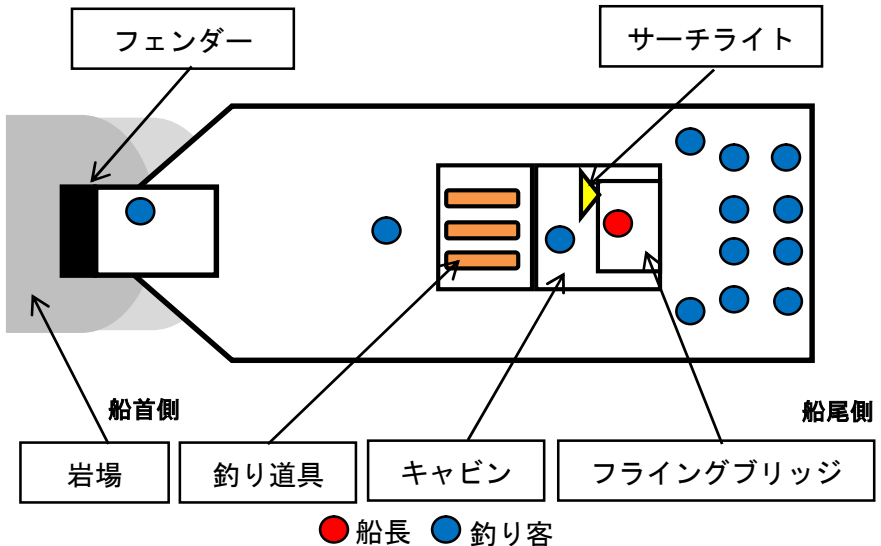


図1 瀬渡し状況概略図

本船は、フェンダーを押し付けた際、船尾方から受けた波で船体が浮き上がり、前方に押されて波が引いた後、06時15分ごろ船首部船底が岩場に乗り揚げた。

船長は、船首部船底が乗り揚げたままの状態で機関を後進にかけ岩場から離れようとしたものの、波が引いていて後進できず、また、船体が右舷側に傾斜し始めたので危険を感じ、06時17分ごろ携帯電話で漁業協同組合及び僚船に救助を依頼した。

本船の前部甲板にいた2人の釣り客のうち1人は、本船が傾斜したとき自力で付近の瀬に上がり、残る1人の釣り客及び後部甲板にいた10人の釣り客は、海中に飛び込み、船長及びキャビンにいた釣り客1人は、船側に這い上がった。

付近の瀬に上がった釣り客1人、海中に飛び込んだ釣り客11人のうち9人及び船長とキャビンにいた釣り客は、本船が日本関から自然に離れて船底を完全に海面上に見せた状態となったので、船底に上がったほうが安全と考えて船底に上がり、防水型の携帯電話を所持していた釣り客が海上保安庁及び消防に本事故の発生を通報した。

船長及び釣り客全員は、来援した僚船に救助されて北浦港に戻り、また、本船は、漁船により北浦港にえい航された。

(付図1 事故発生経過概略図、写真1 本船 参照)

その他の事項

船長は、高島及び周辺海域での瀬渡し経験が豊富で、いつもと同じ

	ように瀬渡しを行っており、日本関周辺は水深が浅いこと、及び海面の方向に岩場が傾斜していることを知っていたものの、岩場に乗り揚げたのは初めてであった。 船長は、船尾方から波を受けた際に船体が通常よりも浮き上がる場合があること、及び波が急に船尾方に引く場合があることを知っており、ふだんから波の動きに注意して操船していたが、本事故当時は波で船体が岩場に押し付けられたので、もう少し小さい波が来るのを待っていればよかったと本事故後に思った。 釣り客の多くは、岩場にフェンダーを押し付けるときに何らかの音がすることを知っていたが、今回は船底を何かに擦ったような音を聞いた。 本船は、フェンダーを岩場に押し付けた際、釣り客のうち2人が立った状態で前部甲板に、1人が座った状態でキャビン内に、10人が立ったり座ったりした状態で後部甲板にそれぞれおり、また釣り道具は前部甲板の指定された場所に置かれていた。 船長は、出港時から膨張式救命胴衣（型式検定品）を着用していた。 釣り客全員は、出港時から各自が持参した釣り用のフローティングベストを着用しており、また海中に飛び込む際に船長や釣り客同士で声掛けを行ったので、水中でパニックになった者はいなかった。 本船は、最大とう載人員が15人（船員3人、旅客12人）であるところ、北浦港出港時の乗船者数が20人（船員1人、旅客19人）で定員超過の状態にあり、また、日本関到着時の乗船者数が14人（船員1人、旅客13人）と、最大とう載人員は超過していなかったものの、旅客定員を1人超過した状態であった。
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	あり なし あり 本船は、高島の日本関において、船長が本船のフェンダーを岩場に押し付けて瀬渡し中、船尾方から波を受けて船体が浮き上がった後、波が急に船尾方に引いたことから、船首部船底が、水深が浅くなった岩場に乗り揚げたものと考えられる。 船長は、最大とう載人員を5人超過した状態で出港してはならなかった。
原因	本事故は、本船が、高島の日本関において、船長がフェンダーを岩場に押し付けて瀬渡し中、船尾方から波を受けて船体が浮き上がった後、波が急に船尾方に引いたため、船首部船底が、水深が浅くなった岩場に乗り揚げたものと考えられる。
再発防止策	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。 ・ 水深が浅い場所では、波が急に高くなったり、引いたりするなど不規則な動きをする場合があるので、船長は、瀬渡し前に周囲の波の状況及び岩場との間隔を確認して瀬渡しの可否を適切に判断すること。 ・ 船長は、最大とう載人員及び旅客定員を遵守すること。
--	---

付図1 事故発生経過概略図

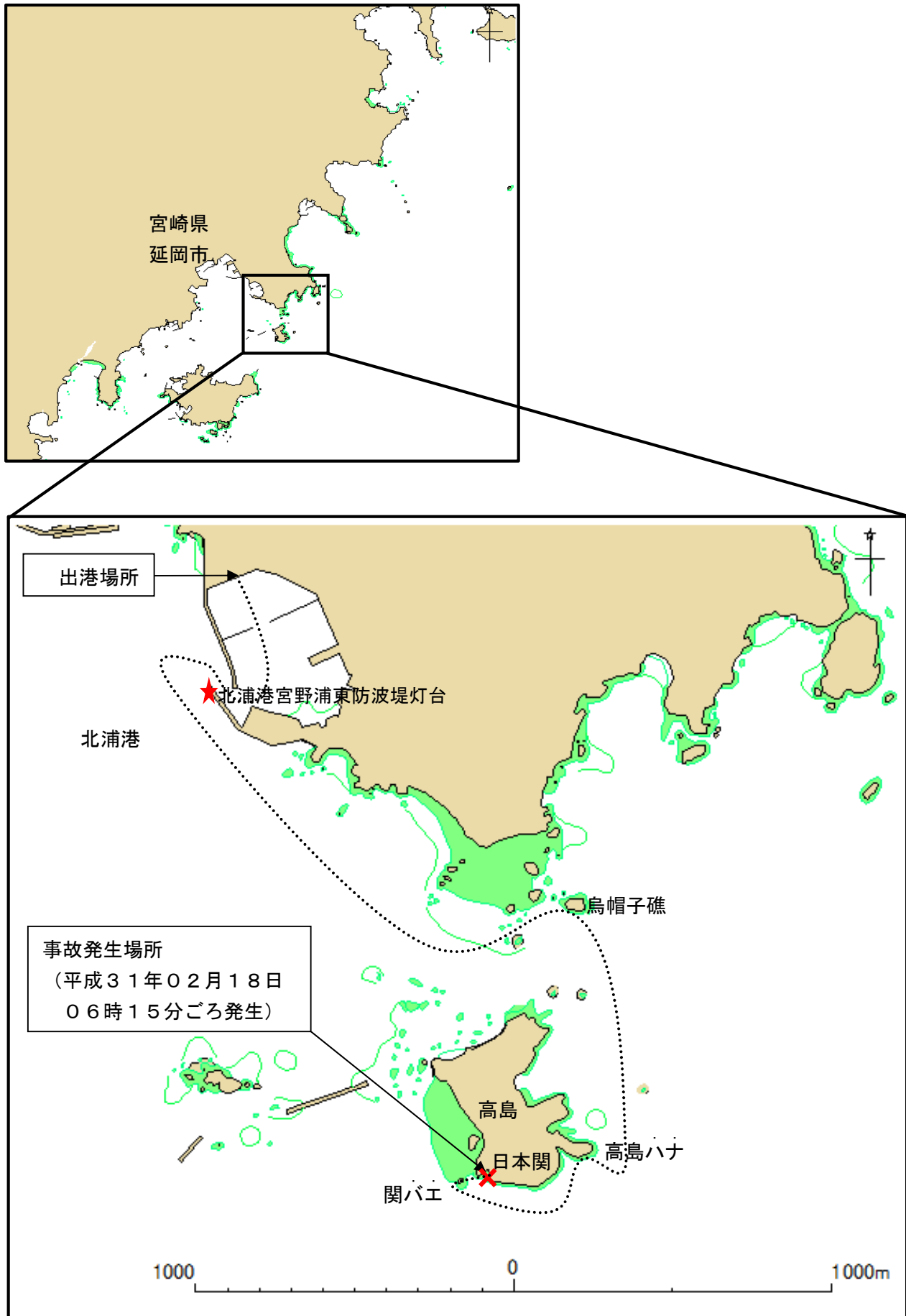


写真1 本船



ゴム製のタイヤフェンダーが設置されていた場所



擦過傷

凹損