

船舶事故調査報告書

令和2年8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2年1月25日 06時45分ごろ
発生場所	鹿児島県徳之島町亀津漁港港口付近 亀徳港南防波堤灯台から真方位190° 1,220m付近 （概位 北緯27°43.7′ 東経129°01.5′）
事故の概要	漁船三吉丸は、航行中、干出浜（さんご礁）に乗り揚げた。 三吉丸は、プロペラ翼の破損等を生じた。
事故調査の経過	令和2年1月31日、本事故の調査を担当する主管調査官（那覇事務所）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 三吉丸、4.2トン KG3-36209（漁船登録番号）、個人所有 10.40m（Lr）×2.62m×0.86m、FRP ディーゼル機関、136.07kW、昭和61年5月15日 第292-27202号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 男性 69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50年11月28日 免許証交付日 平成29年11月16日 （令和5年4月7日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	プロペラ翼及び船底キールに破損、ビルジキールに折損、舵の脱落、 左舷側外板に破口
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北東、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の末期
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、一本釣り漁の目的で、令和2年1月25日06時40分ごろ、亀津漁港の南方約15海里の漁場に向け、同漁港を出港した。 船長は、本船が亀津漁港の防波堤突端を過ぎ、さんご礁の間の水路（以下「本件水路」という。）を5～6ノットの対地速力で航行している際、船橋の左舷側窓から顔を出し、ふだん目印としているコンクリートの固まりのようなブロック（以下「本件ブロック」という。）

が左舷方にあることを確認した。

船長は、ふだん通りに手動操舵からエンジンのリモコン（以下「本件リモコン」という。）による操舵に切り換え、本件リモコンの舵角ダイヤルを中心に合わせて直進しているつもりであり、船橋内に置いてある荷物の置き場所が気になっていたので、荷物の整理を行いながら航行を続けた。（写真1参照）



写真1 本件リモコン

船長は、本船が本件水路を航行中、船底から衝撃音が聞こえ、06時45分ごろ亀津漁港港口付近のさんご礁に本船が乗り揚げたことを認めた。

船長は、所属する漁業協同組合に本事故の発生を連絡した後、海上保安庁へ118番通報を行った。

本船は、船長が本件リモコンを操作して自力離礁を試みましたが、離礁することができなかったので、作業船のクレーンで持ち上げられて離礁し、亀津漁港までタグボートに引かれ、後に陸揚げされた。

（付図1 事故発生経過概略図、写真3 本船の船橋内の左舷側窓からの見通し、写真4 プロペラ翼に破損及び舵の脱落、写真5 船底キールに破損、写真6 ビルジキールに折損、写真7 左舷側外板に破口 参照）

その他の事項

船長は、ふだん、天気が良く、時化^{しげ}ていなければ、日帰りで一本釣り漁に従事していた。

船長は、本事故発生の前日に出漁しており、その際、本件リモコンを操作して正常に作動することを確認していた。

船長は、本事故発生後、GPSプロッター画面に表示されている本船の航跡から、本船の左舷側窓から本件ブロックの存在を確認して本件リモコンの舵角ダイヤルを操作した時、本船が直進ではなく右方に船首を向けて航行しているので、舵角ダイヤルを操作した際、中心よ

りも右側に回し過ぎたと思った。(写真2参照)

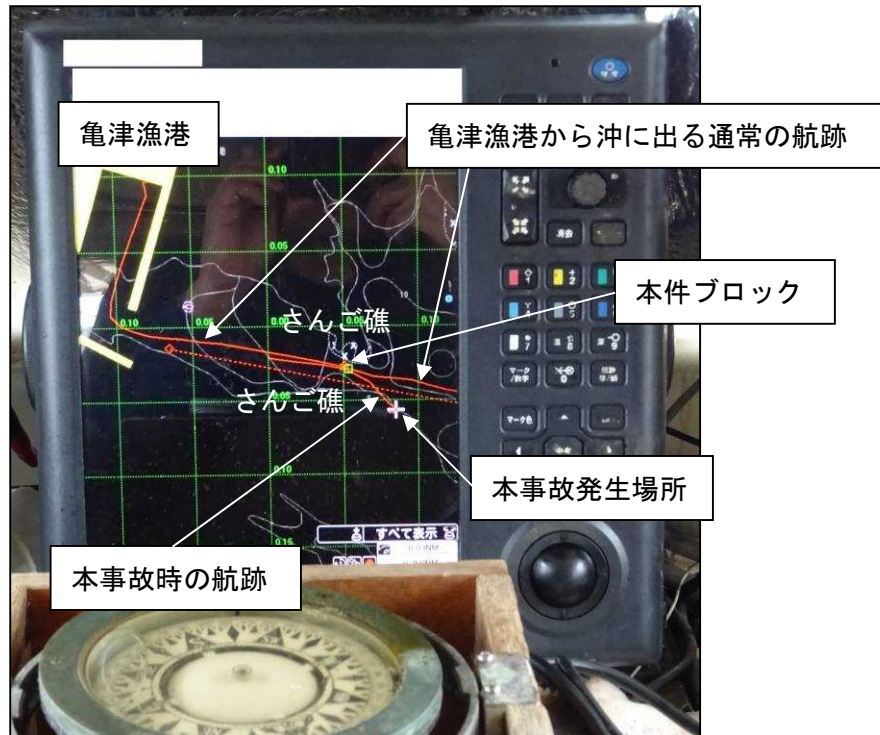


写真2 GPSプロッター画面に表示されている本船の航跡等

船長は、本事故当日、身体に疲れが溜まっていることはなく、体調に異変を感じることはなかった。

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
なし

本船は、本件水路を航行中、船長が、本件水路を航行する際の目印としている本件ブロックを左舷方に確認した際、手動操舵から本件リモコンによる操舵に切り換え、本件リモコンの舵角ダイヤルを中心よりも右側に回して針路を設定した後、直進しているつもりで航行を続けたことから、さんご礁に向けて航行していることに気付かず、さんご礁に乗り揚げたものと推定される。

船長は、本件リモコンの舵角ダイヤルを操作した後、船橋内の荷物の整理を行っていたことから、本船がさんご礁に向けて航行していることに気付かなかったものと推定される。

原因

本事故は、本船が本件水路を航行中、船長が、本件水路を航行する際の目印としている本件ブロックを左舷方に確認した際、手動操舵から本件リモコンによる操舵に切り換え、本件リモコンの舵角ダイヤルを中心よりも右側に回して針路を設定した後、直進しているつもりで船橋内の荷物の整理を行いながら航行を続けたため、さんご礁に向けて航行していることに気付かず、さんご礁に乗り揚げたものと推定される。

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">・ 船橋では操船に専念し、周囲にさんご礁が点在する水路を航行する際、目視による見張りを行うとともにGPSプロッターで船位の確認を行うこと。
--------------	---

付図1 事故発生経過概略図

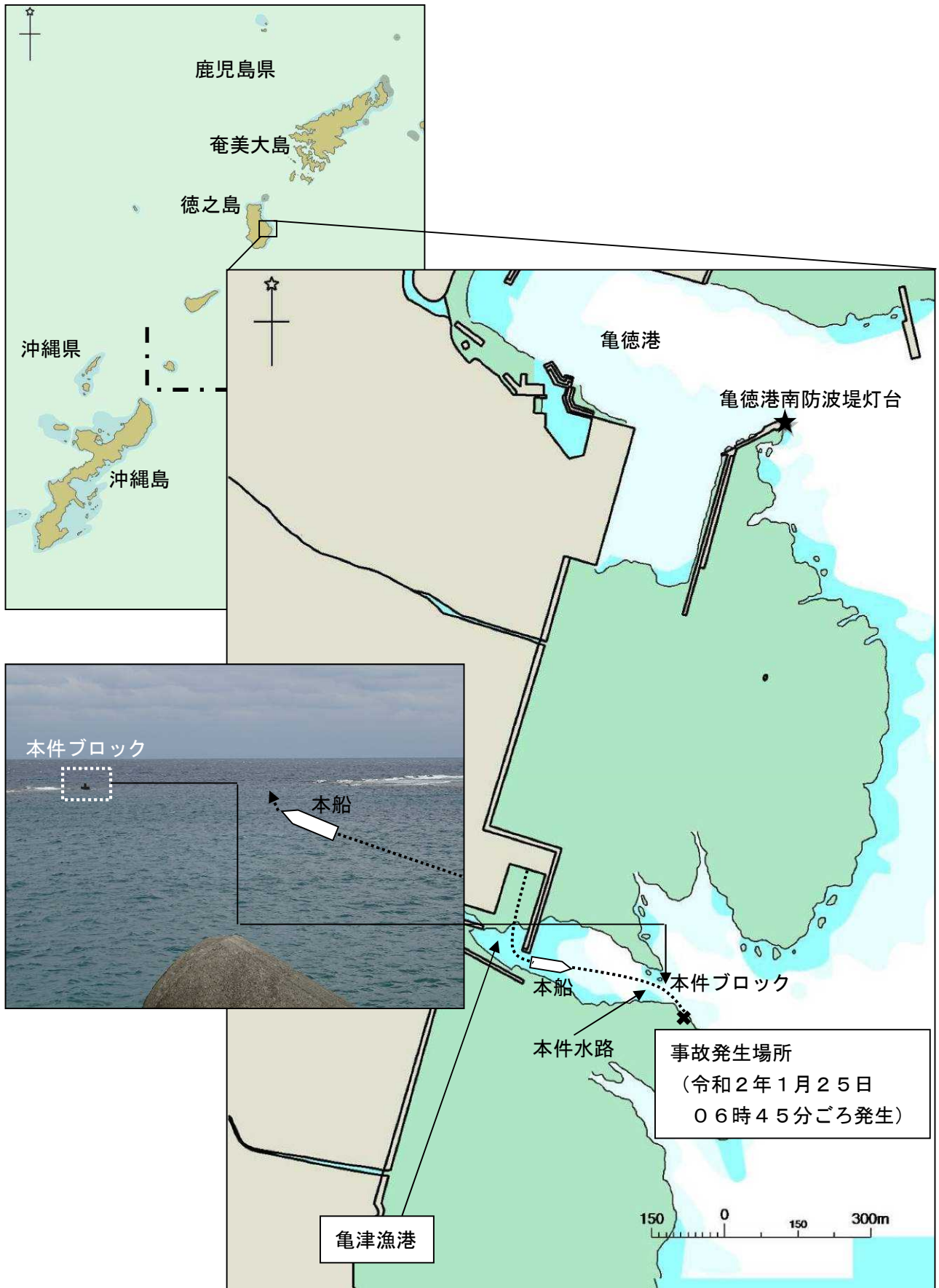


写真3 本船の船橋内の左舷側窓からの見通し



写真4 プロペラ翼に破損及び舵の脱落



写真5 船底キールに破損



写真6 ビルジキールに折損



写真7 左舷側外板に破口

