

船舶事故調査報告書

令和3年10月6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5月14日 13時45分ごろ |
| 発生場所 | 長崎県五島市福江島ムシマ鼻南東方沖 八幡瀬灯標から真方位119°80m付近 (概位 北緯32°35.1′ 東経128°47.6′) |
| 事故の概要 | 作業船たちばな丸は、南南西進中、浅所に乗り揚げた。 たちばな丸は、大破した。 |
| 事故調査の経過 | 令和2年5月18日、本事故の調査を担当する主管調査官（長崎事務所）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 | 作業船 たちばな丸、17トン NS2-23256（漁船登録番号）、個人所有 19.57m(Lr)×4.98m×1.61m、FRP ディーゼル機関、423.00kW、平成6年12月6日 第292-49196号（船舶検査済票の番号） |
| 乗組員等に関する情報 | 船長 24歳 一級小型船舶操縦士 免許登録日 令和元年9月25日 免許証交付日 令和元年9月26日 (令和6年9月25日まで有効) |
| 死傷者等 | なし |
| 損傷 | 船体が大破（全損） |
| 気象・海象 | 気象：天気 晴れ、風向 南、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の初期 |
| 事故の経過 | 本船は、船長及び甲板員1人が乗り組み、まぐろ養殖施設の保守整備の目的で令和2年5月14日13時20分ごろ長崎県五島市玉之浦港に向けて同市富江港を出港した。 船長は、椅子に腰を掛けて手動操舵で操船し、GPSプロッターの画面を詳細表示にして航行し、富江港北東方沖で富江港の港外に出たので同プロッターの画面を広域表示に切り替え、本船を約11.5ノットの対地速力で南東進させた。 船長は、五島市長崎鼻東方沖において、右舷船首方にムシマ鼻南東 |

| | |
|---|---|
| | <p>方沖の八幡瀬灯標（以下「本件灯標」という。）を視認して、福江島の陸岸に立つ灯台だと思った。</p> <p>船長は、長崎鼻南東方沖で本件灯標の東方約50mに向けて南南西進させていたところ、13時45分ごろ本船は、ムシマ鼻南東方沖に乗り揚げた。</p> <p>船長は、乗揚後、本件灯標を見て南方位標識であることに気付き、GPSプロッターの画面を詳細表示にすると本船が浅所の上に表示されており、浅所に向けて航行していたことに気付いた。</p> <p>船長は、離礁を試みるも離礁できず、会社の担当者に本事故の発生を連絡した後、118番通報を行った。</p> <p>船長及び甲板員は、来援した巡視艇に救助された。</p> <p>本船は、満潮になったころ、時化になって漁業協同組合等による離礁作業が中止され、波浪により船体が大破し、本事故発生場所の北側で沈没して後日、クレーン台船によって引き揚げられたが、廃船処理とされた。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図 参照）</p> |
| <p>その他の事項</p> | <p>本船の喫水は、船首約0.6m、船尾約2.0mであった。</p> <p>海図W217（富江湾付近）によれば、ムシマ鼻南東方沖には、南東方に約300m広がる八幡瀬と称する浅所が存在する。</p> <p>船長は、これまでに富江港から福江島南方を通り、玉之浦港に向かった経験は無かったので八幡瀬及び本件灯標の存在を知らなかった。</p> <p>船長は、本事故当時、GPSプロッターの画面を広域表示にしていたので八幡瀬が表示されておらず、浅所に気付かなかった。</p> <p>船長は、本事故当時、視界が良かったので目視のみで海面に波立ちがあれば浅所であることを判断でき、福江島の陸岸に沿って約300～500m離して航行すれば、目的地の玉之浦港に着くと思って水路調査を行っていなかった。</p> <p>船長は、本事故当時、健康状態は良好であった。</p> <p>甲板員は、本事故当時、機関室で燃料の油量を確認していた。</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、ムシマ鼻南東方沖を南南西進中、初めて同沖を航行する船長が、福江島の陸岸に沿って航行すれば、目的地の玉之浦港に着くと思ひ、GPSプロッターを広域表示にした状態で航行を続けたことから、浅所に向けて航行していることに気付かず、乗り揚げたものと推定される。</p> |
| <p>原因</p> | <p>本事故は、本船がムシマ鼻南東方沖を南南西進中、初めて同沖を航行する船長が、福江島の陸岸に沿って航行すれば、目的地の玉之浦港</p> |

| | |
|---------------------|--|
| | <p>に着くと思い、GPSプロッターを広域表示にした状態で航行を続けたため、浅所に向けて航行していることに気付かず、乗り揚げたものと推定される。</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"> ・ 航行する水域について、事前に水路調査を十分に行い、浅所等の位置を把握しておくこと。 ・ 船長は、航行中、GPSプロッターを適切に活用して浅所の場所を確認しながら航行すること。 |

付図1 事故発生経過概略図

