

船舶事故調査報告書

令和3年6月16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12月11日 19時30分ごろ |
| 発生場所 | 鹿児島県喜界町上嘉鉄港西岸（喜界島） シツル埼灯台から真方位211°1,100m付近 （概位 北緯28°16.5′ 東経129°56.5′） |
| 事故の概要 | 漁船第二いくみ丸は、航行中、干出浜に乗り揚げた。 第二いくみ丸は、船底外板の破口等を生じた。 |
| 事故調査の経過 | 令和2年12月18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 | A 漁船 第二いくみ丸、3.1トン KG3-36995（漁船登録番号）、個人所有 9.32m(Lr)×2.58m×0.93m、FRP ディーゼル機関、139.70kW、平成5年9月 第294-17883号（船舶検査済票の番号） B 漁船 美海夏丸、3.2トン KG3-22825（漁船登録番号）、個人所有 9.20m(Lr)×2.45m×0.80m、FRP ディーゼル機関、169.20kW、平成2年12月12日 第295-32013号（船舶検査済票の番号） |
| 乗組員等に関する情報 | A 船長A 66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 令和2年7月6日 免許証交付日 令和2年7月6日 （令和7年7月5日まで有効） B 船長B 67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 平成5年5月20日 免許証交付日 平成29年10月26日 （令和5年5月19日まで有効） |
| 死傷者等 | なし |
| 損傷 | 船底外板に破口、プロペラ翼に折損、舵に曲損 |

| | |
|--------------|--|
| <p>気象・海象</p> | <p>気象：天気 雨、風向 北東、風力 3、視界 不良 海象：波高 約2.0m、潮汐 下げ潮の中央期 日没時刻：12月11日17時27分ごろ（鹿児島県奄美市）</p> |
| <p>事故の経過</p> | <p>A船は、船長Aが1人で乗り組み、一本釣り漁の目的で、船長Aの指導役である船長Bが1人で乗り組むB船と共に、令和2年12月11日06時30分ごろ、喜界島南西方沖の漁場に向け、奄美市小湊漁港を出港した。</p> <p>船長A及び船長Bは、日中、喜界島南西方沖で漁場を移動しながら一本釣り漁を行い、18時30分ごろ、同漁を終えて就寝することとし、同沖にあるウガミ礁の南方約2海里（M）付近で錨泊した。</p> <p>船長Bは、錨泊していたA船が流されていることに気づき、海上では白波が立ち始めて次第に時化（しげ）すると思い、抜錨して最寄りの港に入ることが安全と考え、船長Aに上嘉鉄港に向かうのでB船の後方に付いて来るようにと伝えた。</p> <p>船長Bは、B船のオートパイロットに目的地を上嘉鉄港港口付近、対地速力9.0ノットに設定して航行中、A船がB船の後方を200m程度離れて付いて来るのを確認し、A船は問題なくB船に付いて来ると思い、B船内の居室に入って夕飯の支度を始めた。</p> <p>船長Aは、B船の灯火（白色全周灯）（以下「本件灯火」という。）を見ながらB船の後方を手動操舵で航行し、操舵室の窓を雨が叩きつけるような状態となって周囲が見え難くなり、本件灯火が小さくなって見えなくなりそうになったので、B船との距離が離れていると感じ、船長Bにゆっくり走ってほしい旨を携帯電話で伝えたものの、B船との距離は縮まらず、本件灯火を見失った。</p> <p>船長Aは、B船に追い付くつもりで本件灯火を探しながら航行し、前方に明かりを見つけたので、この明かりが本件灯火と思い込んで航行を続けたが、19時30分ごろ、突然の衝撃音を受け、同時に主機が停止し、A船が干出浜に乗り揚げたことを認めた。</p> <p>船長Bは、上嘉鉄港西側の沖で待機していたところ、船長Aから事故の連絡を受け、118番通報を行い、B船を上嘉鉄港西側にある手久津久港に係留し、陸地から徒歩で船長Aを探しに向かい、後に船長Aと合流した。</p> <p>船長Aは、本事故発生後、船長Bと合流するつもりで陸地に向けて歩いていたところ、本件灯火と思い込んでいた明かりが、上嘉鉄港に設置されている水銀灯の明かり（以下単に「水銀灯の明かり」という。）であり、灯色が橙色であることを認めた。</p> <p>A船は、12月23日、タグボート及び起重機船により引き出されて小湊漁港にえい航された。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図、写真1 A船、写真2 A船損傷状況①、写真3 A船損傷状況② 参照）</p> |

| | |
|---|--|
| <p>その他の事項</p> | <p>船長Aは、漁を行うようになってから本事故発生日までの漁の回数は5～6回で、A船で出漁する際は船長Bと事前に調整の上、B船に付いて船長Bから釣り方や漁場等について指導を受けており、1人で漁に出たことがなかった。</p> <p>船長Aは、船長Bから上嘉鉄港に向かうと聞かされた際、喜界島の港に入港したことがなく、夜間航行も本事故日が初めてだったので、無事に入港できるか不安を抱いており、喜界島周辺海域の航行及び夜間の航行に慣れていなかった。</p> <p>船長Aは、A船にはGPSプロッターが設置され、小湊漁港へ帰港する際に同プロッター画面に映った航跡を見たことはあったが、同プロッターは古くて電源を入れても立ち上がりが遅いので使い難いと思っており、これまでに同プロッターで船位の確認を行ったことがなく、本事故当日、上嘉鉄港に向けてB船の後方を航行していた際、同プロッターの電源を入れていたが、画面を見ることはなかった。</p> <p>船長Aは、航行中、周囲が暗いと感じており、水銀灯の明かりを見付けた際、小さくて色の判別までできておらず、周囲に他船の灯火を視認することもなかった。</p> <p>船長Bは、船長Aからゆっくり走ってほしい旨を携帯電話で聞いた際、B船のオートパイロットを設定したままの状態だったので、速力を上げていないことを船長Aに伝え、B船内の居室で夕飯の支度を始めた後、引き続き食事をとって居室から出ることなく、上嘉鉄港に向けて航行を続けた。</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 あり</p> <p>A船は、上嘉鉄港に向けてB船の後方を航行中、船長Aが、本件灯火を見ながら航行していたものの、降雨により周囲が見え難い状態となって本件灯火を見失った後、水銀灯の明かりを本件灯火と思い込んで航行を続けたことから、同港西岸の干出浜に向けた進路となり、干出浜に乗り揚げたものと推定される。</p> <p>船長Aは、1人で漁に出たことがなく、喜界島の港に入港した経験もなく、夜間航行も本事故日が初めてであり、無事に入港できるか不安を抱いており、喜界島周辺海域の航行及び夜間の航行に慣れていなかったことから、水銀灯の明かりを本件灯火と思い込んだものと考えられる。</p> <p>船長Aは、航行中、A船のGPSプロッターを作動させていたものの、同プロッターを使い難いと思っており、これまでに同プロッターで船位の確認を行っていなかったことから、同プロッターを十分に活用していなかったものと考えられる。</p> |

| | |
|--------------|---|
| | <p>船長Bは、A船がB船の後方を200m程度離れて付いて来るのを確認してA船が問題なく航行していると思い、その後B船内の居室で夕飯の支度を始めた後、引き続き食事をとって居室から出ていないことから、A船の航行状況を把握していなかったものと推定される。</p> |
| 原因 | <p>本事故は、夜間、A船が上嘉鉄港に向けてB船の後方を航行中、船長Aが、本件灯火を見ながら航行していたものの、降雨により周囲が見え難い状態となって本件灯火を見失った後、水銀灯の明かりを本件灯火と思い込んで航行を続けたため、同港西岸の干出浜に向けた進路となり、干出浜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"> ・ 船長は、夜間航行の際、目視のほか、GPSプロッターを十分に活用して船位の確認を行い、周辺海域の浅瀬等の状況を把握すること。 ・ 船長は、初めて航行する海域について、詳しい者に聞いたり、海図等で情報収集を行い、危険な箇所を予め把握すること。 ・ 漁等の経験が豊富な者は、指導に当たる際、経験の少ない者の動向を注視するなど安全の確保に努めること。 |

付図1 事故発生経過概略図

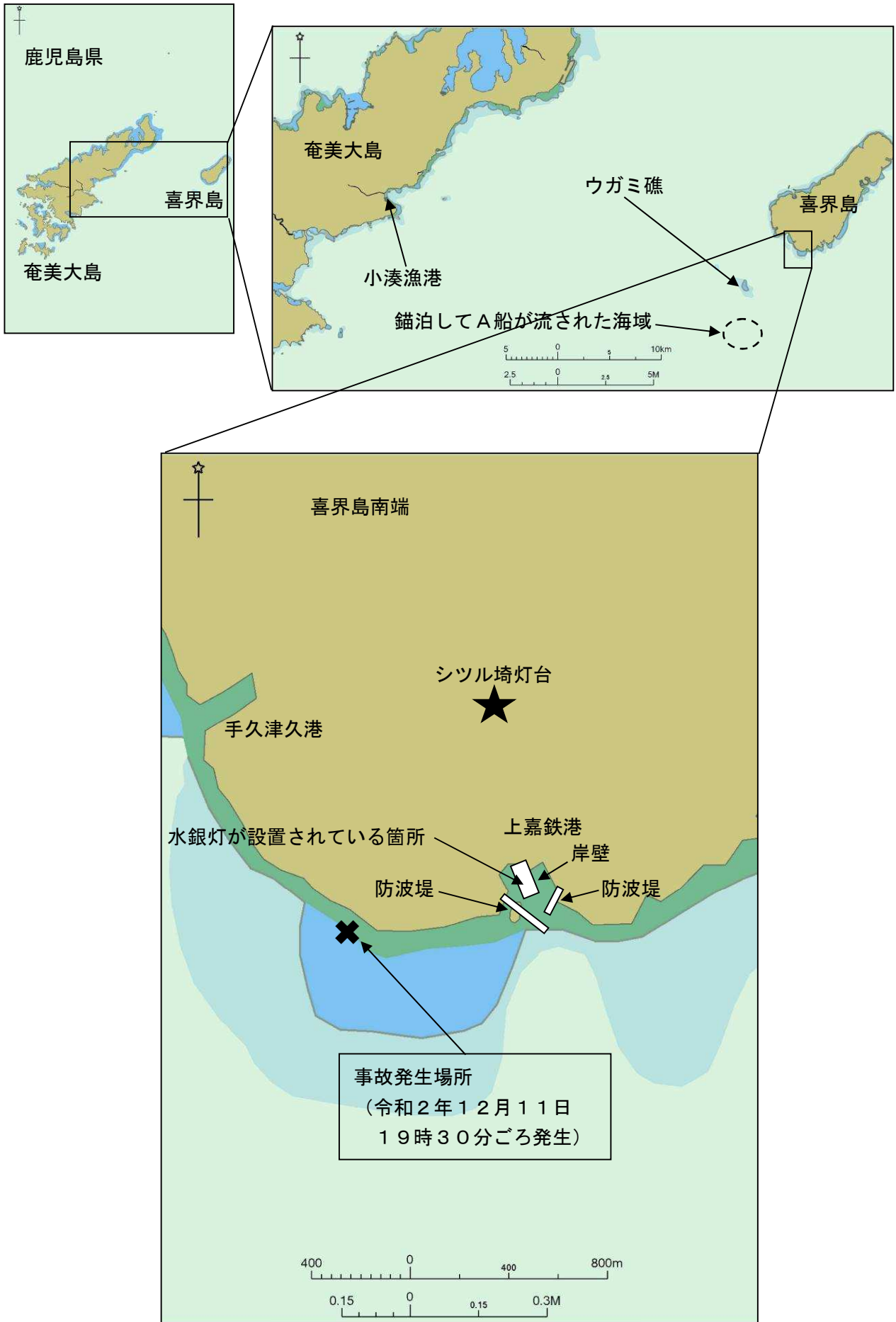


写真1 A船



写真2 A船損傷状況①



写真3 A船損傷状況②

