

船舶事故調査報告書

令和4年7月20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4年1月21日 14時08分ごろ
発生場所	熊本県三角港内の鬼島北岸沖 三角港 荷島灯台から真方位222°1,270m付近 (概位 北緯32°36.0′ 東経130°26.9′)
事故の概要	遊漁船天城は、南西進中、干出浜（岩）に乗り揚げた。 天城は、船尾部船底外板の亀裂等を生じた。
事故調査の経過	令和4年1月26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	遊漁船 天城、4.8トン KM3-54275（漁船登録番号）、個人所有 11.81m(Lr)×2.71m×0.84m、FRP ディーゼル機関、176.50kW、昭和61年12月10日 第292-28227号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 53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4年7月2日 免許証交付日 令和3年7月29日 (令和9年7月7日まで有効)
死傷者等	なし
損傷	船尾部船底外板に亀裂、プロペラ翼、プロペラ軸、舵軸及び舵板に曲損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北北東、風力 3、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の中央期
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、釣り客8人を乗せ、熊本県熊本市熊本港北西方沖の釣り場で遊漁を行った後、令和4年1月21日13時05分ごろ同釣り場を発進し、鬼島西方沖の定係地の岸壁（以下「本件岸壁」という。）に向けて帰途についた。 船長は、操舵室右舷側の操縦席に腰を掛け、GPSプロッターを作動させ、リモコン装置を使用して手動操舵で操船に当たり、鬼島北方沖の神埼を右舷側に見て南南西進した後、右に変針し、減速しながら

	<p>航行を続けた。</p> <p>船長は、鬼島北岸沖の^{おどり}踊瀬と称する水上岩の北側を西進後、目測で踊瀬との距離をとりながら左に変針し、約6～7ノットの対地速力で鬼島北西岸に沿って南西進中、14時08分ごろ本船が踊瀬西側に拡張する干出浜（岩）（以下「本件干出浜」という。）に乗り揚げて停止した。</p> <p>船長は、釣り客の負傷の有無を確認して負傷者がいないことが分かり、また、本船の損傷状況を確認した後、本件岸壁付近にある鉄工所に救助を要請した。</p> <p>鉄工所から連絡を受けた遊漁船（以下「本件救助船」という。）の船長は、本船の乗船者の救助に向かい、本船の釣り客全員を本件救助船に移乗させて本件岸壁に運んだ後、本船の船長も同様に本件岸壁に運んだ。</p> <p>船長は、釣り客の救助が完了し、また、本船に大きな損傷や油漏れを認めなかったため、海上保安庁に通報するまでもないと思い、フロート等を準備して本船に戻ろうとしていたところ、しょう戒中に本件干出浜に乗り揚げた本船を発見した海上保安庁から連絡を受け、その後、同庁の調査を受けた。</p> <p>本船は、20時30分ごろ潮位の上昇により離礁し、本件救助船に横抱きされて本件岸壁に戻った。</p> <p>（付図1 航行経路図、付表1 本船のGPS記録（抜粋）、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0.45m、船尾約1.35mであった。</p> <p>船長は、令和元年8月ごろから遊漁船業を始め、月に10日前後、本船を使用して遊漁を行っていた。</p> <p>釣り客8人は、本事故当時、ベルト型の膨脹式救命胴衣やベスト型の固型式救命胴衣を着用の上、前部甲板と後部甲板に分かれて甲板上に置いた椅子やクーラーボックスに腰を掛けていた。</p> <p>海図W194（三角港付近）には、本件干出浜の記載があるが、本船のGPSプロッターには、等深線の表示はあるものの、本件干出浜の表示はなかった。（図1、写真2参照）</p>



図1 海図W194 (三角港付近) 抜粋



写真2 本船のGPSプロッター

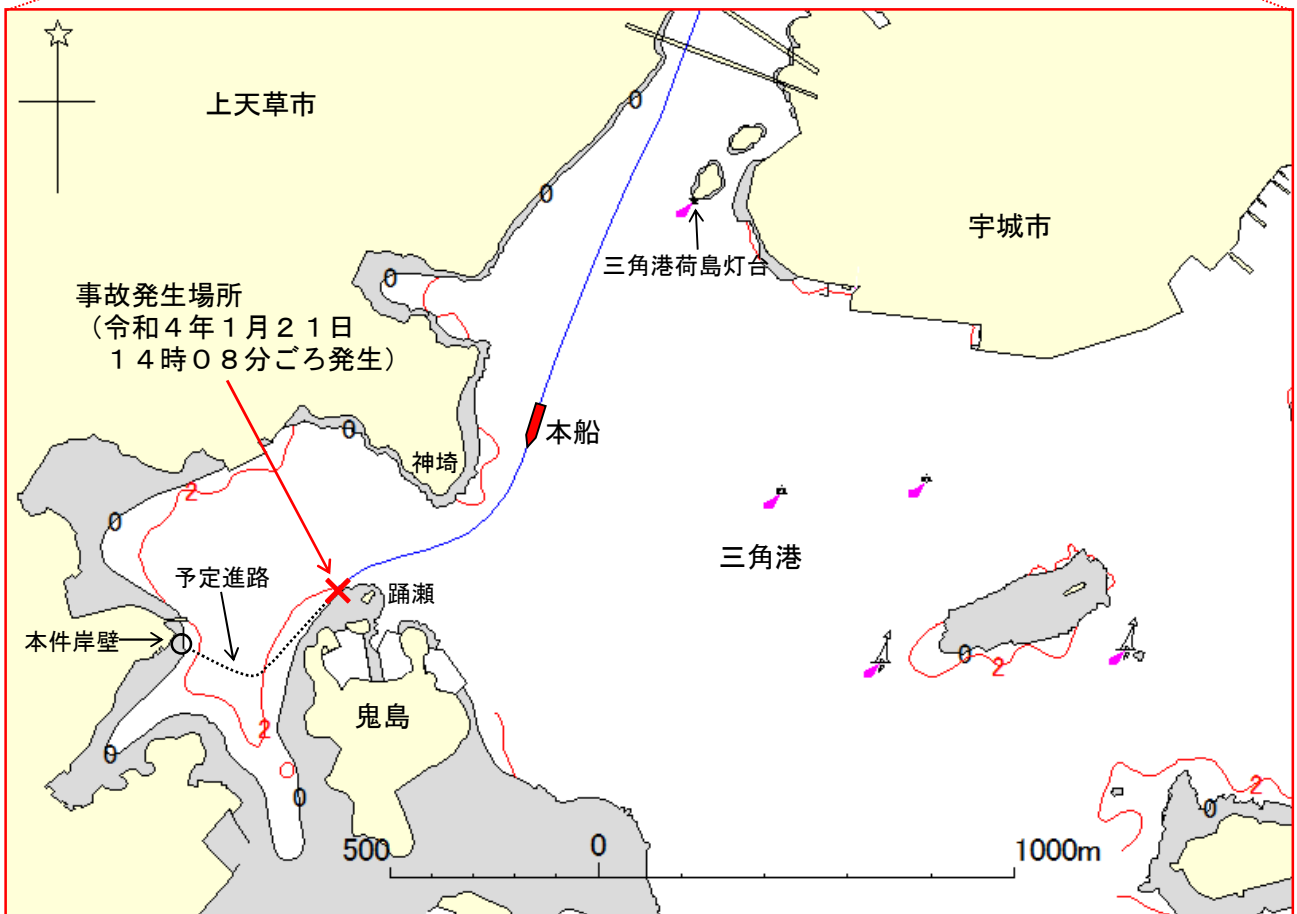
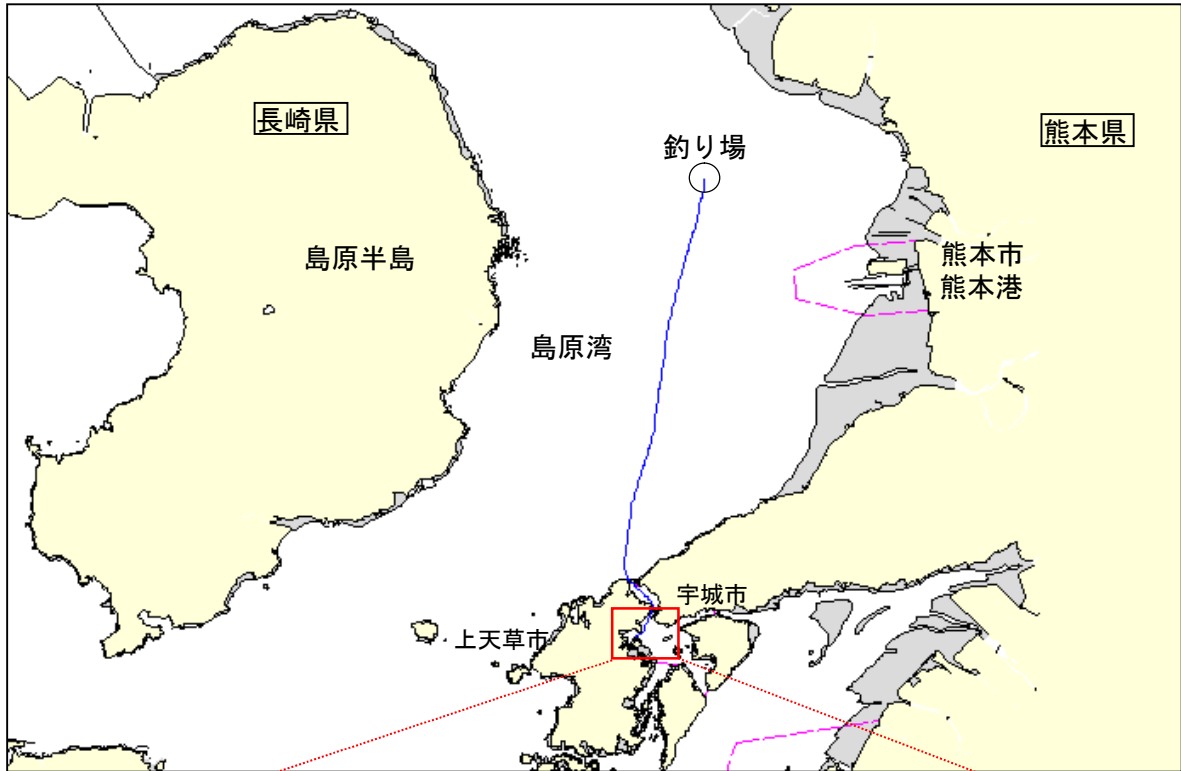
本船のGPSプロッターのメーカーカタログには、同プロッターに表示される地形図を紙海図の代替として活用することはできない旨が記載されていた。

船長は、潮位が下がっているときに本件干出浜を見たことがあり、その存在を知っていたが、本船に積まれていた海図で水路調査を行ったことはなく、本件干出浜の拡張状況を正確に把握していなかった。

船長は、ふだん、本件岸壁に進入する際、本船の航走波で本件岸壁に係留された他船を動揺させないように注意しており、減速の上、踊瀬北側において目測で踊瀬との距離をとりながら左に変針し、鬼島北西岸に沿ってしばらく南西進した後、北西進して本件岸壁に垂直に進

	<p>入るように操船していた。</p> <p>船長は、本事故後、本船のGPSプロッターに記録された航跡を確認したところ、本事故当時、踊瀬北側で左に変針した後の針路が、ふだんよりも踊瀬側に寄っていたことが分かった。</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、鬼島北岸沖の踊瀬北側を西進中、船長が、本件干出浜の拡張状況を正確に把握していない中、目測で踊瀬との距離をとりながら左に変針したことから、本件干出浜に向かって南西進する針路となり、本件干出浜に乗り揚げたものと推定される。</p> <p>船長は、本件干出浜の拡張状況を正確に把握していなかったものの、ふだんから踊瀬北側において目測で踊瀬との距離をとりながら左に変針し、鬼島北西岸に沿って南西進できていたことから、本事故当時も同様に左に変針したものと推定される。</p> <p>本船は、本事故当時、踊瀬北側で左に変針した後の針路がふだんよりも踊瀬側に寄っていたものと推定される。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、鬼島北岸沖の踊瀬北側を西進中、船長が、本件干出浜の拡張状況を正確に把握していない中、踊瀬との距離を目測でとりながら左に変針したため、本件干出浜に向かって南西進する針路となり、本件干出浜に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及び被害の軽減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、予め海図等を用いて航行海域の水路調査を行い、航行の支障となる浅所の範囲を正確に把握しておくこと。 ・ GPSプロッターを装備した船舶の船長は、予めGPSプロッターに浅所の位置や浅所に対する避険線を入力した上、航行中、GPSプロッターで船位を確認して浅所から十分距離をとること。 ・ 船長は、事故が発生した場合、速やかに海上保安庁に通報すること。

付図1 航行経路図



付表 1 本船のGPS記録 (抜粋)

時刻 (時:分:秒)	船位	
	北緯 (° - ')	東経 (° - ')
13:05:00	32-48.3254	130-29.1575
13:10:00	32-48.2866	130-29.1528
13:15:00	32-48.2327	130-29.1586
13:20:00	32-48.1930	130-29.1658
13:25:00	32-48.1326	130-29.1419
13:30:00	32-47.2968	130-28.9429
13:35:00	32-45.8547	130-28.4454
13:40:00	32-44.2973	130-27.9792
13:45:00	32-42.7110	130-27.7230
13:50:00	32-41.1135	130-27.3985
13:55:00	32-39.5636	130-26.8197
14:00:00	32-37.9742	130-26.6152
14:05:00	32-36.6396	130-27.4430
14:06:00	32-36.3416	130-27.2914
14:07:00	32-36.0745	130-27.1582
14:08:00	32-36.0090	130-26.9729
14:08:30	32-35.9791	130-26.9234
14:09:00	32-35.9787	130-26.9237

※船位は、操舵室上方に設置されたGPSアンテナの位置である。

写真 1 本船

