

# 船舶事故調査報告書

令和6年3月6日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委員 伊藤 裕 康（部会長）

委員 上野 道 雄

委員 岡本 満喜子

事故種類	乗揚
発生日時	令和5年10月2日 08時00分ごろ
発生場所	愛媛県愛南町 <small>あいなん</small> 礪 <small>つぶて</small> 埼北東方沖 小貝 <small>こがい</small> 碇 <small>ぼえ</small> 台から真方位237° 1.3海里付近 (概位 北緯32°58.9′ 東経132°28.8′)
事故の概要	漁船第二 <small>たか</small> 隆丸は、左旋回中、浅瀬に乗り揚げた。 第二隆丸は、右舷船尾部船底に亀裂等を生じた。
事故調査の経過	令和5年10月17日、本事故の調査を担当する主管調査官（広島事務所）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 第二隆丸、7.9トン K02-7245（漁船登録番号）、個人所有 12.28m (Lr) × 3.18m × 1.22m、FRP ディーゼル機関、253.75kW、昭和53年3月 第282-4014号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 74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54年1月12日 免許証交付日 令和5年6月6日 (令和11年1月18日まで有効)
死傷者等	なし
損傷	右舷船尾部船底に亀裂、船尾部キールに擦過傷等
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北東、風力 1、視界 良好 海象：波高 約0.5m、潮汐 高潮時
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、 <u>そうだがつお</u> の一本釣り漁を行う目的で令和5年10月2日04時00分ごろ高知県宿毛市宿毛湾港を出港した。 船長は、宿毛湾で操業を行ったものの、釣果が悪かったので、礪埼北東方沖に向かうこととした。 船長は、操舵室の操縦席に腰を掛け、船尾から4本出したさお（以下「本件さお」という。）に意識を向け、約5～6ノット（kn）の対地速力で礪埼北東方沖を北東進していたところ、 <u>そうだがつお</u> が掛

	<p>かったので、約4knの対地速力に落として左舵を取った後、舵及び主機の回転数を操作できるリモコンを持って船尾甲板に向かった。</p> <p>船長は、左旋回しながら掛かったそうだがつおを釣り上げた後、船尾甲板でリモコンを操作し、本件さおに意識を向けながら北東進し、北東進と左旋回を繰り返して操業を続け、08時00ごろ左旋回中に衝撃があり、礫埼北東方の浅瀬（以下「本件浅瀬」という。）に乗り揚げたことに気付いた。</p> <p>船長は、付近で釣りをしていたプレジャーボートが本船が乗り揚げたことに気付き、接近して来たので、海上保安庁への通報を依頼したのち、所属の漁業協同組合に報告して最寄りの漁業協同組合に救助を依頼した。</p> <p>本船は最寄りの漁業協同組合所属の漁船によって引き出され、同船によって愛南町御荘港にえい航された。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図、写真1 本船（船首）、写真2 本船（船尾）、写真3 乗揚状況 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長は、本事故発生前日、高知県四万十市下田港を出港前に、僚船から礫埼北東方沖で釣果があると聞いていたので、宿毛湾で釣果が悪ければ、礫埼北東方沖で操業するつもりで宿毛湾港を出港していた。</p> <p>船長は、下田港付近で操業を行うことが多く、時折、宿毛湾方面で操業を行うことがあったものの、礫埼南西方沖の愛南町鹿島以北で操業したことがなく、本件浅瀬等の状況を知らなかったが、GPSプロッターの画面に浅瀬等が表示されるので、礫埼北東方沖で操業することになれば、その場で確認しようと思い、出港前に礫埼北東方の水路調査を行っていなかった。</p> <p>船長は、ふだん、そうだがつおが1匹掛かると、更に掛かることを期待し、直径約30mで左旋回してまきえをしながら、掛かったそうだがつおを釣り上げていた。</p> <p>船長は、操縦席に腰を掛けて礫埼北東方沖を北東進中、本件さおに意識を向けており、操縦席前面に設置されたGPSプロッターの画面を詳しく見ていなかったため、浅瀬等の表示に気付かずに航行を続けたと本事故後に思った。</p> <p>船長は、船尾甲板に移動後も本件さおに意識を向けていたので、操舵室に戻ってGPSプロッターの画面を確認していなかった。</p> <p>本船のGPSプロッターの画面には、テボ礁と称する本件浅瀬が表示されていた。</p> <p>本船の喫水は、船首約0.2m、船尾約0.8mであった。</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>あり</p> <p>なし</p> <p>なし</p>

<p>判明した事項の解析</p>	<p>本船は、礪埼北東方沖において操業中、船長が本件さおに意識を向けていたことから、操縦席前面に設置されたGPSプロッターの画面に本件浅瀬が表示されていることに気付かずに本件浅瀬に向けて北東進を続け、左旋回中に本件浅瀬に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、礪埼北東方沖で操業したことがなく、浅瀬等の状況を知らなかったが、GPSプロッターに浅瀬等が表示されるので、その際に確認しようと思ったことから、出港前に水路調査を行っていなかったものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が礪埼北東方沖において操業中、船長が本件さおに意識を向けていたため、GPSプロッターの画面に本件浅瀬が表示されていることに気付かずに本件浅瀬に向けて北東進を続け、左旋回中に本件浅瀬に乗り揚げたものと考えられる。</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"> <li>・ 船長は、特定の対象のみに意識を向けず、GPSプロッター等を活用して周囲の障害物を確認すること。</li> <li>・ 船長は、航行に支障となるおそれのある障害物等の有無を確認するなど、事前に水路調査を行うこと。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図

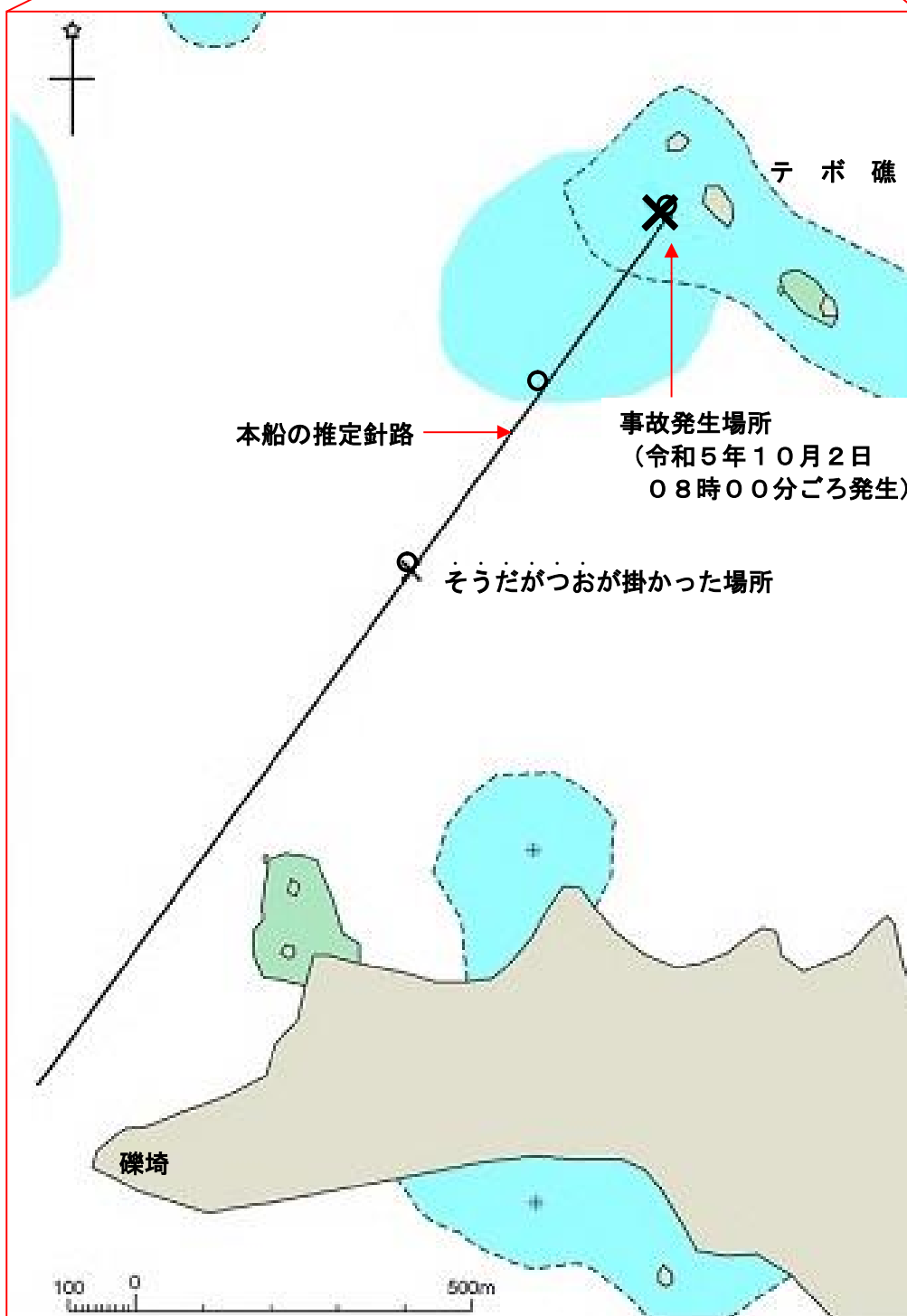
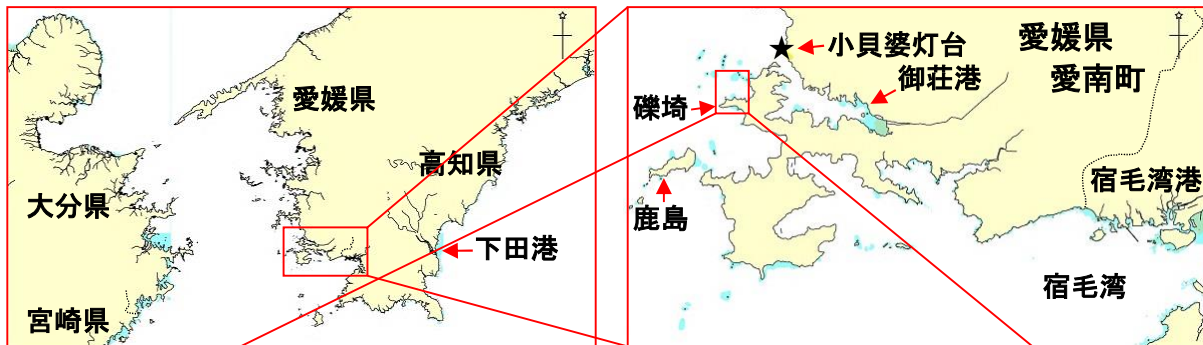


写真1 本船（船首）



写真2 本船（船尾）



写真3 乗揚状況



漁業協同組合提供