

船舶事故調査報告書

令和6年5月29日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	乗揚
発生日時	令和4年1月4日 01時30分ごろ（日本時間）
発生場所	オーストラリア連邦クイーンズランド州 ^{メリッシュリーフ} Mellish Reef ^{サンディケープ} Sandy Cape. 灯台から真方位019°465.5海里付近 （概位 南緯17°22.6′ 東経155°50.8′）
事故の概要	漁船第十一 ^{にっこう} 日光丸は、北東進中、リーフに乗り揚げた。
事故調査の経過	令和5年10月19日、主管調査官（横浜事務所）を指名 原因関係者から意見聴取手続実施済
事実情報	
船種船名、総トン数	漁船 第十一日光丸、499トン
船舶番号、船舶所有者等	134538、日光水産株式会社（A社）
乗組員等に関する情報	船長、三級（航海）（旧就業範囲） 甲板員A、甲板部航海当直部員の資格認証なし
負傷者	なし
損傷	バルバスバウに圧損、船首部船底に凹損等、センターキール及び両舷 ビルジキールの船首側に曲損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南南西、風力 1、視界 良好 海象：波高 約1m
事故の経過	<p>本船は、船長及び甲板員Aほか29人（日本国籍8人、インドネシア共和国籍12人、キリバス共和国籍9人）が乗り組み、静岡県焼津市焼津港を出港し、オーストラリア大陸南東方タスマン海の漁場においてかつお1本釣り漁の操業を行い、漁獲物を満載し、ほぼ満載喫水（中央約3.95m）の状態での帰航を開始した。</p> <p>船長は、往航と同じくパプアニューギニア独立国の領海を通過する予定航行経路として北進中、漁業無線局を経由して行った無害通航^{*1}の事前通報が同国に受信されていないことを知り、同国の領海を迂回する航行経路に変更することとし、GPSプロッターで同航行経路に浅瀬等の表示がないのを見て航行に支障がないと思い、自動操舵装置の設定針路を真方位050°として降橋した。</p> <p>船長は、降橋後、海図（英国海洋情報部発行BA4602）を使用して変更後の予定航行経路の水路調査を行うつもりであったが、漁場到着前から生じていたレピーターコンパスの不具合の調整を時折昇橋して繰り返すうちに同調査を失念していた。</p> <p>船長の降橋後に乗組員1人と共に船橋当直についていた甲板員Aは、同じ針路で航行中、船体に衝撃を感じ、周囲を確認してリーフに</p>

*1 「無害通航」とは、沿岸国の平和、秩序又は安全を害しない限り、無害とされる通航をいう。（海洋法に関する国際連合条約第19条第1項より）

	<p>乗り揚げたことに気付いた。</p> <p>船長は、甲板員 A から報告を受けて昇橋し、主機を止め、乗組員に油の流出及び浸水がないことを確認させた後、海上保安庁を経由してオーストラリア連邦の国境警備隊に救助を要請するとともに A 社担当者に本事故の発生を報告した。</p> <p>船長は、救助を待っていたところ潮位が上昇したので本船を自力で離礁させ、自力航行が可能であったので、オーストラリア連邦の国境警備隊の航行許可を受けて帰航を再開した。</p> <p>船長は、本事故後、使用海図で本事故発生場所にリーフがあることを知った。</p> <p>本船の GPS プロッターの取扱説明書には、内臓の海図が詳細なデータではなく、海図と同等ではない旨が記載されていた。</p> <p>船長は、甲板員が A 社に長年勤務しており、甲板部航海当直部員の資格認証を受けていると思っていた。</p> <p>漁業無線局担当者は、船舶からの無害通航の事前通報を電子メールにより相手国に送信した後、相手国に受信されていない場合、その旨を船舶所有会社を経由して船舶に知らせていた。なお、無害通航の事前通報は、送信のみで相手国からの通知がないので、相手国に受信されていない状況が分からなかった。</p>
<p>分析</p>	<p>本船は、帰航中、船長が、予定航行経路を変更する際、事前の水路調査を失念したまま、甲板員 A に当直を引き継ぎ、GPS プロッターの情報のみで航行し続けたことから、リーフに乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、甲板員が A 社に長年勤務しており、甲板部航海当直部員の資格認証を受けていると思っていたが、同資格認定を受けていない者に、単独の船橋当直を行わせてはならなかった。</p> <p>本船の事前通報は、漁業無線局を経由してパプアニューギニア独立国に送信されたものの、同国に受信されていない状況を明らかにすることができなかった。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、本船が帰航中、船長が、予定航行経路を変更する際、事前の水路調査を失念したまま、甲板員 A に当直を引き継ぎ、GPS プロッターの情報のみで航行し続けたため、リーフ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"> ・ 船長は、航海計画を変更する際、海図等で予定航行経路の水路調査を行い、浅瀬等から十分な距離を離れた適切な針路を選定すること。 ・ 船長は、有資格者による当直体制をとること。