

船舶事故調査報告書

令和7年1月22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6年7月10日 11時15分ごろ
発生場所	宮崎県日南市大島南方沖 鞍埼灯台から真方位141°620m付近 (概位 北緯31°30.6′ 東経131°25.2′)
事故の概要	漁業実習船わかたけは、航行中、干出岩に乗り揚げた。
事故調査の経過	令和6年8月19日、主管調査官（門司事務所）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 船舶番号、船舶所有者等	漁業実習船 わかたけ、4.9トン MZ3-20700（漁船登録番号）、宮崎県 第295-44548号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長、一級小型・特殊・特定
負傷者	なし
損傷	船尾部船底外板に破口、推進器軸及び同翼に曲損、舵板の脱落等
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南西、風力 3、視界 良好 海象：波高 約0.5m、潮汐 下げ潮の中央期、潮高 約120cm (油津)
事故の経過	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、研修生6人及び指導講師6人を乗せ、漁業実習（一本釣り）の目的で、大島南方沖の海域に向け、日南市油津港を出港した。</p> <p>本船は、大島南方沖から大島南南西方沖の海域にかけて漁業実習を行ったものの、魚が釣れなかった。</p> <p>船長は、大島東方沖の海域であれば、風の影響を避けながら漁業実習を行うことができると思い立ち、同海域に移動することとした。</p> <p>船長は、レーダー及びGPSプロッターを作動させ、操舵室中央に立った姿勢で手動操舵により操船に当たり、針路を大島南方沖に向け、約15ノットの対地速力で本船を東北東進させ始めた。</p> <p>船長は、本事故発生の約4～5年前に大島南方沖を航行した際、小瀬には白波が立ち、海面の色に変化が見られたので、大島南方沖に小瀬が存在することは知っていたものの、正確な位置は知らなかった。</p> <p>船長は、約4～5年ぶりの大島南方沖の航行であったものの、過去に目視のみで小瀬を把握でき、乗り揚げることなく航行できた経験があったので、進行方向の海面状況を見ながら航行すれば小瀬の存在を把握でき、乗り揚げることはないと思っていた。</p> <p>船長は、本船が大島南方沖に至った後、大島東方沖に向けて本船を北東進させた。</p>

船長は、小瀬の存在が気になったが、海面の状況に変化が見られなかったため、本船を北東進させ続けたところ、突然、船底からの衝撃音を聞いた。(図1参照)

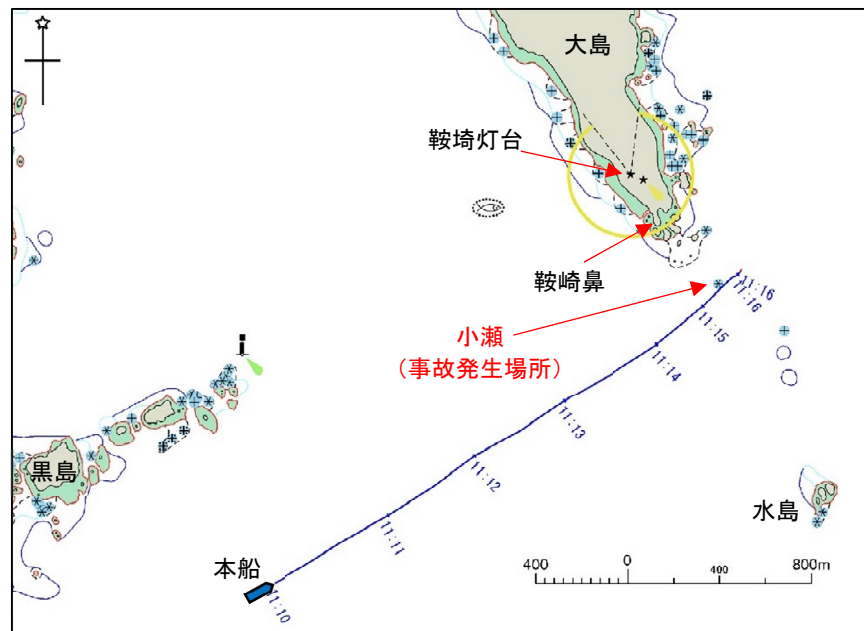


図1 航行経路図

船長は、直ちに主機を中立運転とした後、クラッチの動作確認を行ったところ、正常に作動しなかったため、自力で航行できないことに気付いた。

船長は、その後、乗船者のけがの有無を確認するとともに船尾甲板に移動して浸水の有無を確認したところ、船尾甲板下の倉庫に浸水を生じているのを認め、直ちに排水作業を開始した。

本船は、指導講師が救援を依頼した漁船により、日南市^{おおどうつ}大堂津漁港に向けてえい航が開始された。

船長は、本船がえい航されている間に本事故の発生を所属の研修所(以下「A研修所」という。)に連絡した。

連絡を受けたA研修所の担当者は、本事故の発生を海上保安部に通報した。

本船の喫水は、船首約0.6m、船尾約1.5mであった。

海図(W181)によれば、大島南端の鞍崎鼻南東方沖350m付近には、小瀬と称する干出岩(満潮時には水没して干潮時には頂部が水面上に露出する岩)が記載されている。(図2参照)

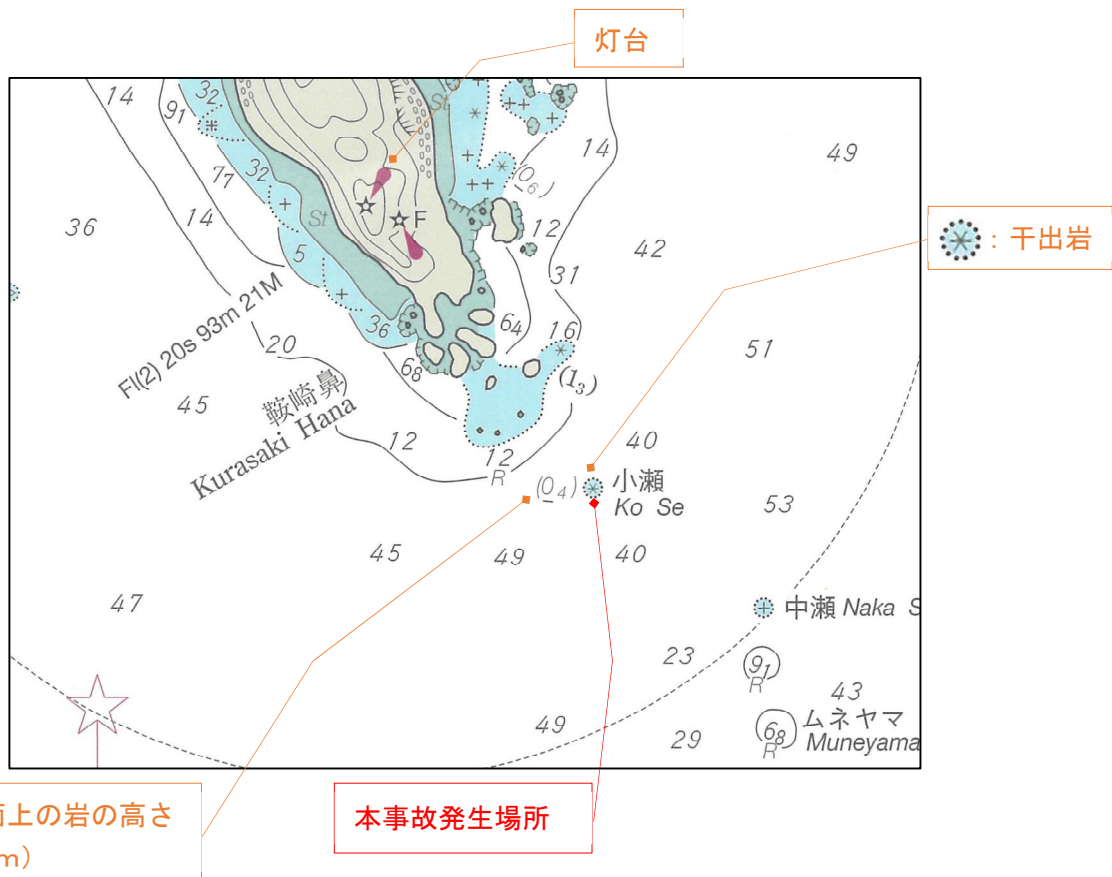


図2 海図W181 (抜粋)

船長は、平成29年4月から本船に船長として乗り組んでおり、本事故発生までに大島南方沖を航行した経験は約4～5回であった。

船長は、ふだん、陸岸近くを航行することがなかった上、これまで目視のみで進行方向の海面状況を確認しながら航行すれば岩や浅所に乗り揚げることなく航行できていたので、事前に航行海域の岩や浅所の状況を海図等で確認しなかった。

船長は、目視のみで船位等を確認し、GPSプロッターを活用するなどして自船の位置や針路周辺の水深の状況を確認しなかった。

船長は、本事故後、GPSプロッター画面で小瀬の表示を確認するとともに、正確な位置を知った。

船長は、本船に船長として乗り組むまでは他の船舶に機関部の職員として乗り組んでおり、航海計器を使用した経験が少なかった。また、これまで航海計器を使用しなくても無難に航行できていたので、航海計器の取扱方法を詳しく知らなくても問題ないと思い、航海計器の取扱いには習熟していなかった。

分析

本船は、大島南方沖を北東進中、船長が、約4～5年ぶりの大島南方沖の航行であるにもかかわらず、事前に水路調査を行わず、目視のみで進行方向の海面状況を確認しながら航行すれば小瀬に乗り揚げることはないと思い、GPSプロッターを活用するなどして自船の位置

	<p>や針路周辺の水深の状況を確認しなかったことから、小瀬に向かって いることに気付かず、小瀬に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、ふだん、陸岸近くを航行することがなかった上、これまで 目視のみで進行方向の海面状況を確認しながら航行すれば岩や浅所に 乗り揚げることがなかったことから、事前に水路調査を行わなかった ものと考えられる。</p> <p>船長は、本事故発生の約4～5年前に大島南方沖を航行した際、小 瀬には白波が立ち、海面の色に変化が見られ、小瀬を把握でき、乗り 揚げることなく航行できた経験があったことから、目視のみで進行方 向の海面状況を確認しながら航行すれば小瀬に乗り揚げることはない と思っていたものと考えられる。</p> <p>船長が、GPSプロッター等の航海計器の操作に習熟していなかつ たことは、GPSプロッターを活用するなどして自船の位置や針路周 辺の水路の状況を確認しなかったことに関与したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、大島南方沖を北東進中、船長が、目視のみで進 行方向の海面状況を確認しながら航行すれば小瀬に乗り揚げることは ないと思い、GPSプロッターを活用するなどして自船の位置や針路 周辺の水深の状況を確認しなかったため、小瀬に向かっていることに 気付かず、小瀬に乗り揚げたものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</p>	<p>A研修所は、本事故後、再発防止策として次の措置を講じた。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 船長は、出航前に所長以下全職員に対し、予定航行経路と事前に 確認した危険箇所等を伝え、基本的に危険箇所には近づかないこ と。 ・ 船長は、どうしても危険箇所付近を航行する必要がある場合は、 十分な距離を保った上、十分に減速するなどの措置を採って安全 対策を徹底すること。 ・ 船長以外の乗船した職員は、本船が航行している場合、常に目視 観察やGPSプロッター等の航海計器の確認を行い、何か異常が あれば速やかに船長に報告すること。 <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、あらかじめ海図等で航行海域の岩や浅所の状況を調査 し、水路の状況を十分に把握していない海域をむやみに航行する ことなく、航行中は岩や浅所から十分に距離をとって航行するこ と。また、過去の自身の航行経験に頼りすぎず、GPSプロッ ター等の航海計器を搭載している場合は、自船の位置、岩や浅所 の場所を確認するため有効に活用すること。 ・ 船長は、GPSプロッター等の航海計器の操作方法を取扱説明書 等により習熟しておくこと。