

船舶事故調査報告書

令和2年10月7日
 運輸安全委員会（海事部会）議決
 委員長 武田 展 雄
 委員 佐藤 雄 二（部会長）
 委員 田村 兼 吉
 委員 柿嶋 美 子
 委員 岡本 満喜子

事故種類	乗揚
発生日時	令和元年11月2日 21時31分ごろ
発生場所	愛媛県松山市田ノ島南方沖 <small>のぐつな</small> 野忽那港北防波堤灯台から075°930m付近 （概位 北緯33°58.6′ 東経132°41.8′）
事故の概要	遊漁船第三和丸は、船長ほか1人が乗り組み、釣り客10人を乗せ、田ノ島南方沖から同北方沖に移動中、令和元年11月2日21時31分ごろ同島南方沖の浅所に乗り揚げた。 第三和丸は、全乗船者が負傷し、船首下部の破口等を生じた。
事故調査の経過	令和元年11月3日、本事故の調査を担当する主管調査官ほか2人の船舶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 L×B×D、船質 機関、出力、進水等	遊漁船 第三和丸、4.9トン HS3-50325（漁船登録番号）、個人所有 10.82m（Lr）×2.78m×0.84m、FRP ディーゼル機関、404.50kW、平成11年9月13日 第273-10501号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	本件船長 男性 65歳 二級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 昭和51年6月25日 免許証交付日 平成31年2月25日 （令和6年11月13日まで有効） 釣り客A 男性 57歳 釣り客B 男性 68歳 釣り客C 男性 76歳 釣り客D 男性 70歳
死傷者等	重傷 4人（釣り客A、釣り客B、釣り客C及び釣り客D）、軽傷 8人（本件船長、補助者、釣り客6人）
損傷	船首下部に破口及び凹損、左舷中央部外板及び舷縁に亀裂、船底外板に擦過傷

<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 薄曇り、風向 北東、風力 1 海象：波高 約0.5m、潮汐 上げ潮の中央期 月没時刻：21時19分ごろ</p>
<p>事故の経過</p>	<p>本船は、本件船長ほか釣り客の対応等を行う補助者1人が乗り組み、釣り客10人を乗せ、遊漁の目的で、令和元年11月2日15時30分ごろ松山市松山港北方沖の釣り場に向けて広島県尾道市吉和漁港を出港した。</p> <p>本船は、機関を回転数毎分約2,000として約26ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で航行し、17時00分ごろ松山港北方沖の釣り場に到着した。</p> <p>本件船長は、付近海域で釣りを行った後、松山市野忽那島北東方に存在する田ノ島東方沖から南進して同島南方沖の釣り場に至り、4～5knの速力として魚群探索を行ったものの魚影がなく、どうにかして釣果を得ようと焦りを感じ、釣り場を同島北方沖に変更することとし、釣り客の転倒防止の目的で甲板上をLED照明で照らした状態で、21時29分ごろ約15knの速力で移動を開始した。</p> <p>本件船長は、薄曇りで月明かりのない暗夜の中、操舵室で操船を行っていたところ、前方に島影等が見当たらなかったため、すでに田ノ島を通過したと判断し、同島北方沖に向かおうとして左舵を取った。</p> <p>本船は、本件船長が、左舵を取った状態で、その後も釣果を得ることに焦りを感じながら、目視によって航行を続けていたところ、至近に島影を認めて急いで機関を中立運転としたものの、21時31分ごろ田ノ島南方沖の浅所に乗り揚げた。</p> <p>釣り客等は、甲板上でクーラーボックスに着座等していたところ、乗り揚げた衝撃で身体が船首方に飛ばされて甲板上の構造物、クーラーボックス等に当たって負傷し、また、本件船長は、操舵室内で操船していたところ、同衝撃で身体が同室内の構造物等に当たって負傷した。</p> <p>本件船長は、釣り客の負傷、船体の損傷等を確認した上、118番に通報して救助を要請するとともに、僚船に連絡して救援を依頼した後、機関を使用して本船を自力で離礁させた。</p> <p>釣り客A～Dは、来援した巡視艇に移乗して松山港付近の係留場所に到着したのち救急車で松山市内の病院に搬送され、釣り客Aが右肋骨骨折、胸部打撲等、釣り客Bが右肋骨骨折、右気胸等、釣り客Cが中心性頸髄損傷、釣り客Dが右鎖骨骨折等と診断された。</p> <p>本件船長、ほかの釣り客等の計8人は、本船又は来援した僚船で松山港付近等に到着し、松山市内等の病院で診察を受け、頭部打撲、背部打撲等と診断された。</p> <p>(付図1 航行経路図、付表1 本船のGPS記録(抜粋)、写真1 本船の損傷状況 参照)</p>

その他の事項

(1) 本船の喫水

本船の喫水は、船首約0.6m、船尾約1.3mであった。

(2) 本件船長の経歴等

本件船長は、約30年前から船長として遊漁船業を行っており、本船で約20年船長を務め、田ノ島付近の釣り場で100回以上遊漁の経験があり、本事故発生当時の健康状態は良好であった。

(3) 本船の操舵室の状況

本船は、操舵室中央やや右舷寄りに舵輪を、その右側にクラッチレバー及びスロットルレバーを、舵輪前部にレーダー、GPSプロッター、魚群探知機等を備え、それぞれが本事故当時作動していた。(図1 参照)



図1 操舵室の航海計器

(4) 甲板上の照明の点灯状況

本件船長は、通常航行中、甲板上を照らすLED照明を消灯していたが、短時間の移動を行う際には、釣り客の転倒防止の目的として同照明を点灯していた。

(5) 釣り場移動時の状況

本件船長は、本事故当時、釣り客に対して釣り場を移動する旨を伝え、釣り道具が船内に収められていること、及び釣り客がクーラーボックスに着座する等の移動準備ができていることを確認した後、田ノ島南方沖から移動を開始した。

(6) 本船の全乗船者は、本事故当時、それぞれ救命胴衣を着用していた。

本件船長はいつも釣り客1人当たり10～15匹の釣果があるところ、本事故当時、同釣果が数匹しかなく、これまでになく釣果が少なかったため、どうにかして釣果を得ようと焦っていた。

本件船長は、田ノ島北方沖に移動中、GPSプロッターで本船と同島の位置関係を確認していれば、乗り揚げたりしなかったと本事故後に思った。

本件船長は、田ノ島北方沖に移動中、月明かりがあれば島を見つけられたが、本事故当時には月明かりがなく、薄曇りの状態であり、田ノ島に明かりがない状態であったことに加え、甲板上を照らしていたLED照明が僅かではあるが視界に入り、目視による見張りに影響を与えたと本事故後に思った。

本船は、本事故発生前、釣り客が本船甲板上の右舷側及び左舷側にそれぞれ5人ずつ間隔を空けて並んでおり、それぞれの釣り客が持参して甲板上に置いたクーラーボックス、釣り道具入れ等に着座し、右舷船尾部に釣り客A、左舷船首部から順に釣り客B、釣り客C及び釣り客Dが配置されていた。(図2参照)

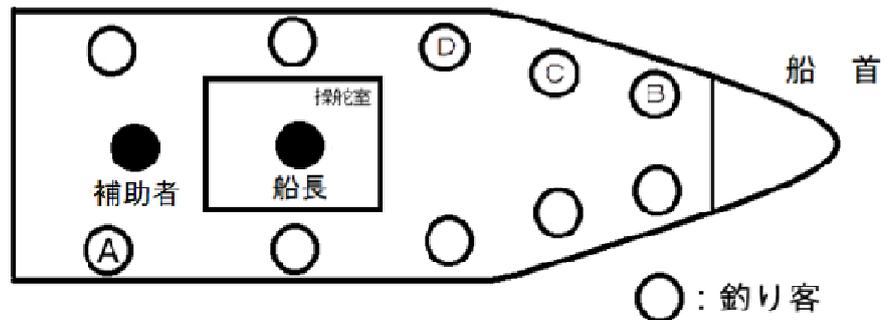


図2 釣り客等の配置

分析

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

あり
あり
あり

(1) 事故発生に関する解析

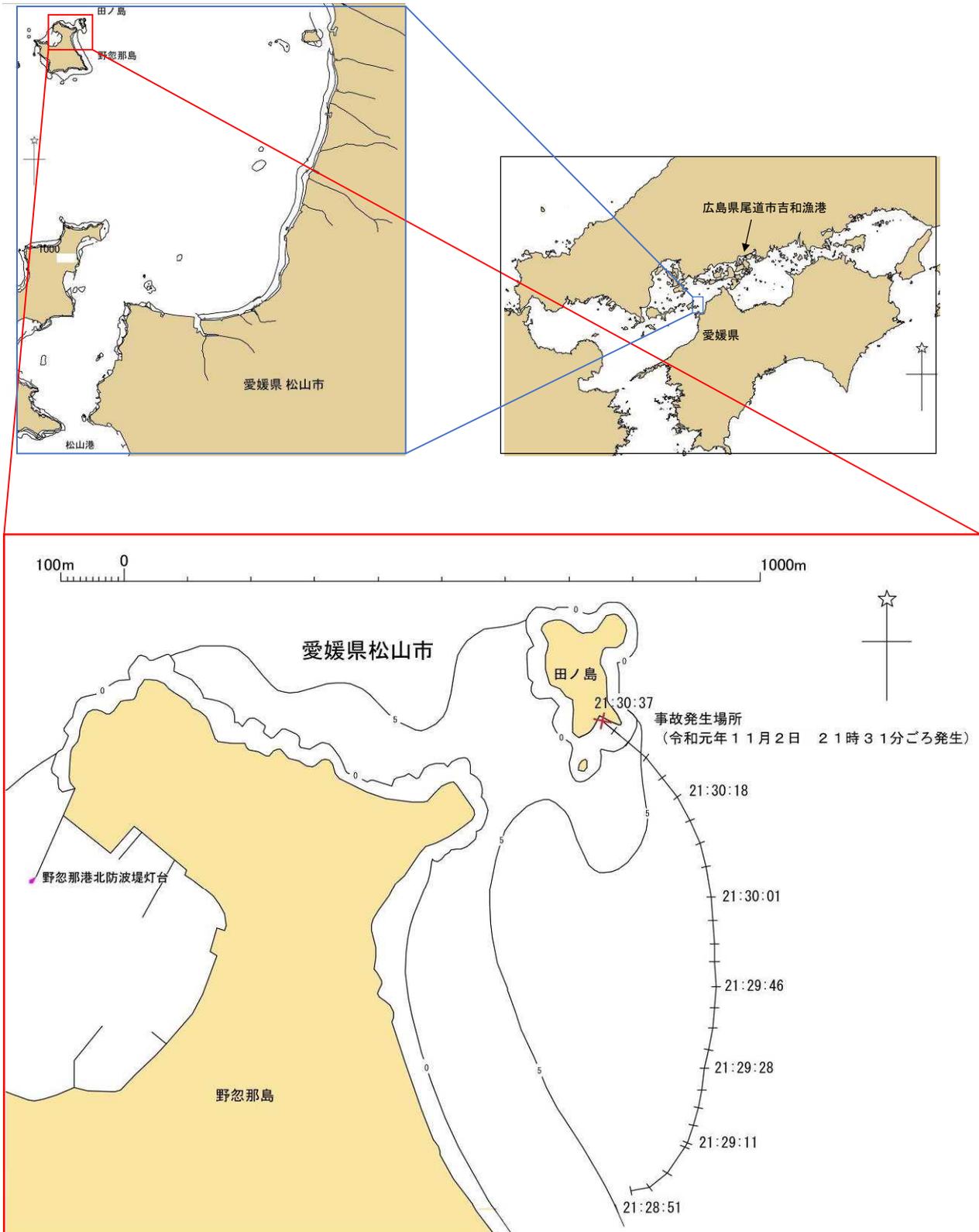
本船は、田ノ島南方沖において、薄曇りで月明かりのない暗夜の中、同島北方沖の釣り場に移動中、本件船長が、釣果を得ようと焦りを感じながら、目視により航行していたことから、すでに田ノ島を通過したと判断して同釣り場に向かおうとして左舵を取った後、同島に向かっていることに気付かず、島影を至近に認めて急いで機関を中立運転としたものの、同島南方沖の浅所に乗り揚げたものと考えられる。

(2) 事故要因に関する解析

本件船長は、これまでになく釣り客の釣果が少なく、どうにかして釣果を得ようと焦っていたことから、GPSプロッターで本船と田ノ島の位置関係を確認することを忘れた状態で、目視のみにより

	<p>航行していたものと考えられる。</p> <p>本件船長は、田ノ島南方沖から同島北方沖に移動中、前方に島影等が見当たらなかったことから、すでに田ノ島を通過したと判断し、同島北方沖に向かおうとして左舵を取ったものと考えられる。</p> <p>本件船長が、本船が田ノ島に向かっていることに気付かなかったのは、本事故時、薄曇りで月明かりのない暗夜であったことに加え、甲板上をLED照明で照らした状態で航行していたことが関与したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、田ノ島南方沖において、薄曇りで月明かりのない暗夜の中、本船が同島北方沖の釣り場に移動中、本件船長が、釣果を得ようと焦りを感じながら、目視のみにより航行していたため、同島に向かっていることに気付くのが遅れ、急いで機関を中立運転としたものの、同島南方沖の浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p>
再発防止策	<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、慣れた海域を航行する場合でも、操船に集中し、夜間には目視だけでなくGPSプロッター等を活用して本船と陸岸等の位置関係を確認するなど、常時適切な周囲の見張りを行うこと。 ・ 遊漁船の船長は、釣り客及び航行の安全を確保することに務め、夜間においては短時間の移動を行う場合でも、釣り客を船室、船尾部等の安全な場所に待機させ、見張りの支障となる照明等を消灯すること。

付図1 航行経路図

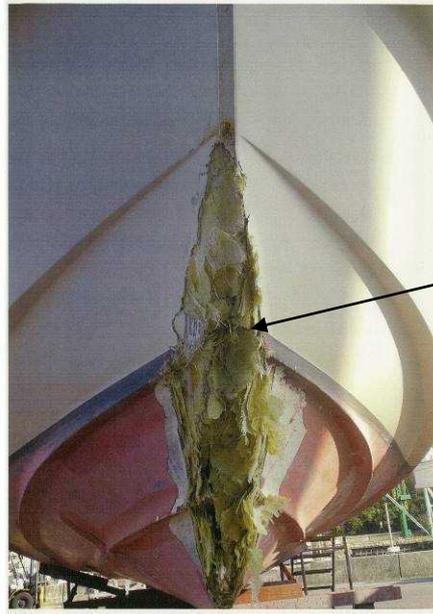


付表 1 本船のGPS記録 (抜粋)

日付	時刻 (時 : 分 : 秒)	船 位 [※]	
		北緯 (° -' -")	東経 (° -' -")
11月2日	21:28:51	33-58-12.9	132-41-49.3
	21:28:57	33-58-13.1	132-41-50.4
	21:29:03	33-58-13.8	132-41-51.5
	21:29:10	33-58-15.2	132-41-52.6
	21:29:11	33-58-15.4	132-41-52.7
	21:29:15	33-58-16.3	132-41-53.1
	21:29:19	33-58-17.2	132-41-53.4
	21:29:23	33-58-18.1	132-41-53.6
	21:29:28	33-58-19.2	132-41-53.8
	21:29:33	33-58-20.2	132-41-54.0
	21:29:38	33-58-21.3	132-41-54.3
	21:29:42	33-58-22.3	132-41-54.4
	21:29:46	33-58-23.4	132-41-54.5
	21:29:50	33-58-24.7	132-41-54.4
	21:29:53	33-58-25.6	132-41-54.4
	21:29:57	33-58-26.8	132-41-54.3
	21:30:01	33-58-28.0	132-41-54.2
	21:30:06	33-58-29.6	132-41-53.9
	21:30:10	33-58-30.8	132-41-53.5
	21:30:14	33-58-32.0	132-41-52.9
	21:30:18	33-58-33.2	132-41-52.1
	21:30:22	33-58-34.2	132-41-51.2
	21:30:26	33-58-35.2	132-41-50.2
	21:30:30	33-58-36.0	132-41-49.1
	21:30:33	33-58-36.6	132-41-48.2
	21:30:37	33-58-37.1	132-41-47.5

※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 本船の損傷状況



船首下部（破口、凹損）

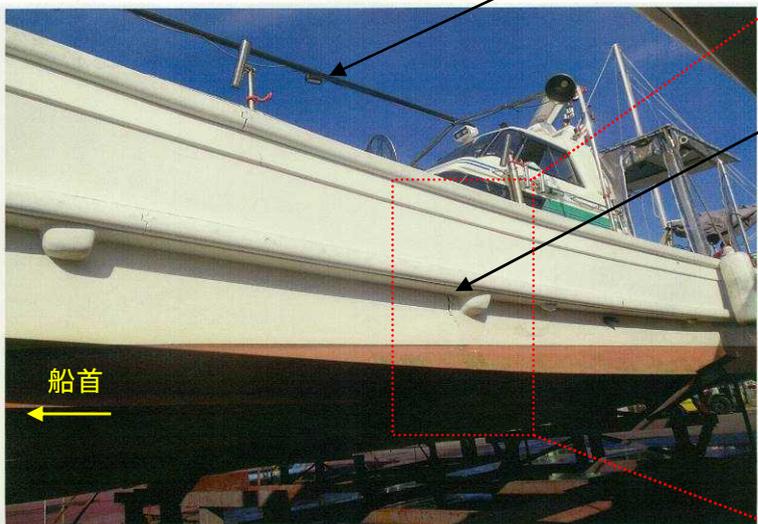


左舷舷縁
（亀裂）

船首
→

左舷中央部外板
（亀裂）

LED照明



船首
←

