

船舶事故調査報告書

船種 船名 漁船 第五親浩丸

漁船登録番号 SN2-2524

総トン数 19.60トン

事故種類 乗揚

発生日時 平成20年12月20日 09時00分ごろ

発生場所 長崎県平戸市辰ノ瀬戸

潮見埼東方照射灯から真方位119° 130m付近

(概位 北緯33° 21.3' 東経129° 26.2')

平成22年3月11日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委員 横山 鐵男（部会長）

委員 山本 哲也

委員 根本 美奈

1 船舶事故調査の経過

1.1 船舶事故の概要

漁船第五親浩丸は、船長ほか船舶所有者が乗船し、長崎県平戸島と生月島間の辰ノ瀬戸を南西進中、平成20年12月20日09時00分ごろ、生月大橋下付近で浅瀬に乗り揚げた。

第五親浩丸は、船首及び機関室船底に破口を生じて浸水したが、死傷者はいなかった。

1.2 船舶事故調査の概要

1.2.1 調査組織

運輸安全委員会は、平成20年12月22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。

1.2.2 調査の実施時期

平成20年12月22日 口述聴取及び現場調査

1.2.3 原因関係者からの意見聴取

原因関係者から意見聴取を行った。

2 事実情報

2.1 事故の経過

本事故が発生するまでの経過は、第五親浩丸（以下「本船」という。）の船長及び船舶所有者の口述によれば、次のとおりであった。

船舶所有者は、島根県浜田港を基地とする中型まき網漁業付属の灯船として使用されていた本船を購入し、同港から長崎県五島市^{なる}奈留町に回航する目的で、友人に回航時の船長を依頼した。なお、周到な航海計画は立てていなかった。

本船は、平成20年12月17日11時00分ごろ、船長のほか船舶所有者が乗船し、島根県浜田港を出港し、山口県^{ながと}長門市川尻漁港、佐賀県唐津市向島に順次仮泊しながら回航を続け、20日06時47分ごろ向島を出港した。

船長は、約9.5ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で航行し、08時ごろ平戸瀬戸北方に到達したが、同瀬戸への入り口が分からなかったため、平戸島と生月島との間の辰ノ瀬戸を通航することとした。

船長は、08時40分ごろ、生月港北防波堤灯台から083°（真方位、以下同じ。）1.7海里（M）付近で、平戸島と生月島間にかかる生月大橋に向けて定針することとし、付近の詳細な水路状況を知らなかったが、辰ノ瀬戸は狭い水道なので、その右側を通航しようと針路を同大橋の生月島側橋脚（以下「生月島側橋脚」という。）と同島陸岸との間に向く約214°に定めて航行し、09時00分ごろ浅瀬に乗り揚げた。

船長は、乗揚後、船舶所有者に機関室を点検させて異常がない旨の報告を受けたことから、後進をかけて離礁し、航行を再開したところ、船首が沈下しているのに気づき、再度機関室を点検して浸水を認め、最寄りの辰ノ瀬戸東岸の春日漁港に向かった。

本船は、陸上からの協力を得て、排水作業を行ったが、浸水量が多く、春日漁港内の浅所^{ひら}でかく座した。

本事故の発生日時は、平成20年12月20日09時00分ごろで、発生場所は、潮見埼東方照射灯から119°130m付近の長崎県生月大橋直下付近であった。

(付図1 推定航行経路図、写真1 春日漁港でかく座した本船 参照)

2.2 人の死亡、行方不明及び負傷に関する情報

船長の口述によれば、死傷者はいなかった。

2.3 船舶の損傷に関する情報

船長の口述によれば、船首船底及び機関室船底に破口を生じて浸水し、機関等に濡れ損が生じた。

2.4 乗組員等に関する情報

(1) 性別、年齢、受有免許証

船長 男性 66歳

一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士

免許登録日 平成12年10月18日

免許証交付日 平成17年7月5日

(平成22年10月17日まで有効)

船舶所有者 男性 69歳

(2) 主な乗船履歴等

船長

船長の口述によれば、トラック運転手等陸上の仕事に携わっていたところ、平成4年ごろ五島市に戻って海上土木工事の作業員を7年間務め、その間、通船の操船を行ったことがあったが、他に乗船経験はなかった。健康状態は普通で、視力及び聴力に問題はなかった。

船舶所有者

船舶所有者の口述によれば、船舶売買、船舶解体業及び民宿を営んでおり、乗船経験はなかった。

2.5 船舶等に関する情報

2.5.1 船舶の主要目

漁船登録番号 SN2-2524

主たる根拠地 島根県浜田市（島根県の漁業団体から本船の船舶所有者に譲渡されていたが、漁船登録票の変更はしていなかった。）

船舶所有者 個人所有

総トン数 19.60トン

Lr×B×D 14.70m×3.58m×1.58m

船	質	F R P
機	関	ディーゼル機関 1 基
推 進	器	3 翼固定ピッチプロペラ 1 個
出	力	1 6 0 (漁船法馬力数)
進 水 年 月		昭和 5 7 年 8 月

2.5.2 積載状態

船長の口述によれば、積荷はなく、船首喫水は不明、船尾喫水は約 1.7 m であった。

2.5.3 その他の設備及び性能等

(1) 設備及び使用状況

船長の口述によれば、本船は、主機及び機器等に不具合はなく、レーダーは使用中であったが、GPSプロッターは装備していたものの、唐津市呼子港よぶこより西方の海岸線が、装備されていた海岸線データカードの範囲外となっていて表示されないので使用していなかった。

2.5.4 海図の使用及び航海計画に関する情報

(1) 海図の使用状況

船舶所有者の口述によれば、回航に先立ち、海図第 1 4 9 号（角島至大社港、20 万分の 1）及び海図第 1 7 9 号（関門海峡至平戸瀬戸、20 万分の 1）を船会社の友人から借りて本船に備えていた。

(2) 航海計画

船長及び船舶所有者の口述によれば、事前に予定針路の設定、仮泊場所を決めておくなどの航海計画を立てていなかった。

2.6 気象及び海象に関する情報

2.6.1 気象観測値及び潮汐

(1) 気象観測値

事故現場の東方約 6 M に位置する平戸特別地域気象観測所の気象観測結果によれば、事故当日 0 9 時 0 0 分の観測値は次のとおりであった。

天気 曇り、風向 南南東、風速 3.3 m/s、視程 1 2.8 km

(2) 潮汐

海上保安庁刊行の潮汐表によれば、当時の潮汐はほぼ低潮時で、辰ノ瀬戸最狭部では、約 1 kn の南西流があった。

2.6.2 乗組員等の観測

船長の口述によれば、事故現場付近の気象及び海象は、天気は曇り、南の風、風力不詳、波高は1～2mで、視界は良好であった。

2.7 事故水域等に関する情報

① 海上保安庁刊行の九州沿岸水路誌には、次の記載がある。

辰ノ瀬戸は、生月島～平戸島間にある水道で、最狭部は幅約350m、水深11.8～16mで生月大橋（高さ29.4m）がある。潮見鼻端から東方へ浅瀬が約200m張り出している。鼻端に照射灯があり、東方約100mの瀬を照らす。呼^よ埼側は比較的急深である。辰ノ瀬戸は平戸瀬戸よりも通航が容易である。なるべく平戸島側に寄って航行すること。

② 生月大橋側面図によると、橋の長さは約800mで、橋脚2本が辰ノ瀬戸に立っており、両橋脚間の距離は約400mで、生月島陸岸から生月島側橋脚までの距離は約200mであった。

（付図2 生月大橋図面、写真2 生月大橋 参照）

3 分 析

3.1 事故発生の状況

(1) 事故に至る経路

2.1から、本船は、平戸瀬戸北方を西進し、生月港北防波堤灯台から083°3,100m付近で、針路を約214°に定め、約9.5knの速力で航行し、浅瀬に乗り揚げたものと考えられる。

(2) 事故発生の時刻及び場所

2.1から、発生時刻は09時00分ごろで、発生場所は潮見埼東方照射灯から119°130m付近であったものと考えられる。

3.2 事故要因の解析

3.2.1 乗組員及び船舶の状況

(1) 乗組員の状況に関する解析

2.4から、船長は、適法で有効な小型船舶操縦免許証を有していた。しかし、2.1から船長は、船舶の運航経験が浅く、辰ノ瀬戸付近の浅瀬などの水路状況を把握していなかったものと考えられる。

(2) 船舶の状況に関する解析

2.5.3から、船体及び機器類に不具合又は故障はなかったが、GPSプロッターは、唐津市呼子港より西方の海岸線が、装備されていた海岸線データカードの範囲外となっていて表示されなかったことから、使用していなかったものと考えられる。

3.2.2 辰ノ瀬戸付近の水路調査状況

2.5.3及び3.2.1から、船舶所有者が、回航に先立ち、海図第149号及び第179号を備えていたが、辰ノ瀬戸付近の大縮尺の海図やGPSプロッターの海岸線データカードを用意していなかったことから、船長は、辰ノ瀬戸付近の水路状況を調査できなかった可能性があると考えられる。

3.2.3 操船の状況

2.1から、船長は、辰ノ瀬戸に向けて定針する際、同瀬戸は狭い水道であるので、その右側を通航しようとし、生月島側橋脚と同島陸岸との間の浅瀬などの水路状況を把握していなかったにもかかわらず、同浅瀬に向く針路で航行したのと考えられる。

3.2.4 気象及び海象に関する解析

2.6から、事故発生時、天気は曇りで、風向は南、風速約3.3m/s、視界は良好で、波高は1～2m、潮汐はほぼ低潮時で、辰ノ瀬戸最狭部では約1knの南西流があったものと考えられる。

3.2.5 事故発生に関する解析

2.1、2.4(2)、2.5.2～2.5.4、2.7、3.2.2及び3.2.3から、次のとおりであった。

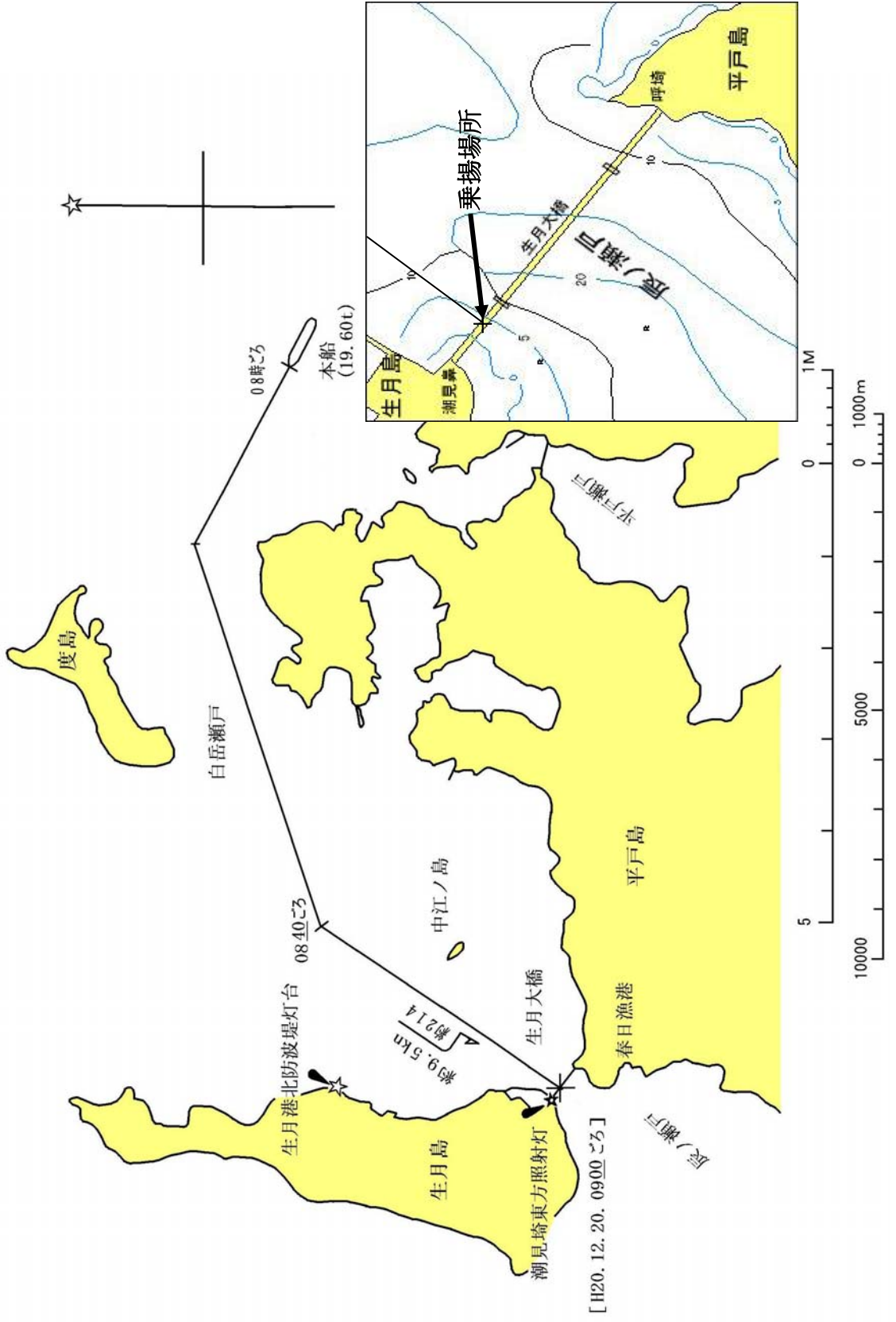
- (1) 船長は、船舶の運航経験が浅かったことから、事前に辰ノ瀬戸付近の水路状況を調査していなかったため、生月島側橋脚と同島陸岸との間に浅瀬が存在することを把握していなかったものと考えられる。
- (2) 船長は、浅瀬などの水路状況を把握していなかったにもかかわらず、辰ノ瀬戸が狭い水道であるので、その右側を通航しようとして、生月島側橋脚と同島陸岸との間の浅瀬に向く針路で航行し、同浅瀬に乗り揚げたものと考えられる。
- (3) 船舶所有者が、辰ノ瀬戸付近の大縮尺の海図やGPSプロッターの海岸線データカードを備えていなかったことから、船長が、同瀬戸付近の水路状況の調査を行うことができなかった可能性があると考えられる。

4 原因

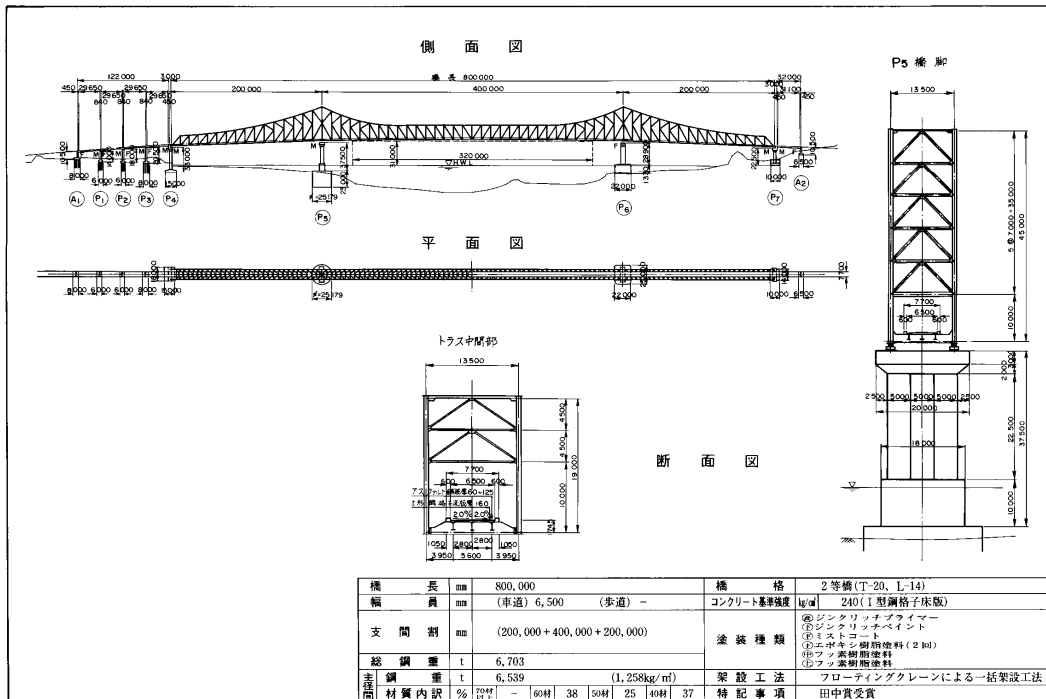
本事故は、本船が、辰ノ瀬戸を航行中、生月島側橋脚と同島陸岸との間の浅瀬に向く針路で航行したため、同浅瀬に乗り揚げたことより発生したものと考えられる。

本船が生月島側橋脚と同島陸岸との間の浅瀬に向く針路で航行したのは、船長が、浅瀬などの水路状況を把握していなかったにもかかわらず、辰ノ瀬戸が狭い水道であるので、その右側を通航しようとしたことによるものと考えられる。

付図1 推定航行経路図



付図2 生月大橋図面



出典：(社)日本橋梁建設協会ホームページ「橋梁年鑑データベース」

写真1 春日漁港でかく座した本船

(着底しているため、右舷側に傾斜している。)



写真2 生月大橋



出典：（社）日本橋梁建設協会ホームページ「橋梁年鑑データベース」