

船舶事故調査報告書

平成23年10月13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 庄 司 邦 昭
 委員 石 川 敏 行

事故種類	乗揚
発生日時	平成22年12月29日（水） 21時30分ごろ
発生場所	長崎県五島市奈留島港内の前島北西岸 奈留島港浦防波堤灯台から真方位204° 1,200m付近 （概位 北緯32° 48.38′ 東経128° 55.74′）
事故調査の経過	平成22年12月30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。 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	瀬渡船 アミューズメント女島、10トン 292-39968広島、個人所有 14.95m (Lr) × 3.03m × 1.23m、FRP ディーゼル機関2基、559kW（合計）、平成7年8月9日（第1回定期検査）
乗組員等に関する情報	船長 男性 68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9月21日 免許証交付日 平成20年12月5日 （平成25年5月8日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	機関室及び舵機室の船底部に破口、舵板及び推進器翼に曲損
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、釣り客6人を乗せて長崎県佐世保市佐世保港を出港し、奈留島北東岸の磯及び北西岸の笹崎沖の磯に釣り客を3人ずつ渡したのち、平成22年12月29日17時10分ごろ大串湾口で錨泊待機した。 船長は、笹崎沖の磯に渡した釣り客から西寄りの風が強くなったので奈留島東岸の磯に移動したいとの電話連絡を受け、21時00分ごろ抜錨して笹崎沖の磯に向かい、同磯で釣っていた釣り客3人を乗せ、奈留島東岸の磯に向かった。 船長は、操舵室中央にある操縦席の右側に立って手動操舵に当たり、五島市前島の北方を東進して奈留神瀬戸を南進することにし、21時19分ごろ、掛り先鼻灯台から324°（真方位、以下同じ。）2.0海里付近において、針路を篝火埼沖に向く約148°に定め、機関回転数毎分（rpm）1,700として約17～20ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で航行した。 船長は、篝火埼を左舷側に約200m離して通過したとき、掛り先鼻ヒシオガタ瀬照射灯が篝火埼沖にある瀬を照射していたので、同瀬から十分

	<p>に遠ざかったのちに左転して奈留神瀬戸北口に向けることにし、左舷船首方に前島の街の灯火（以下「本件陸上灯火」という。）や左舷前方に前島対岸の奈留島の陸上灯火を見ながら航行した。</p> <p>船長は、昼間に何度も奈留神瀬戸や前島周辺を航行したことがあったものの、夜間には奈留神瀬戸を通らずに前島西方沖を航行することにしており、また、夜間航海も久しぶりであったが、周辺の陸上灯火を見ればどの付近を航行しているのかが分かるものと思ひ、レーダーを作動させずに目視によって見張りと船位の確認を行いながら航行した。</p> <p>船長は、篝火埼沖にある瀬から遠ざかったので、本件陸上灯火や奈留島の陸上灯火を見ながら前島の北方に向けて緩やかに左転を開始した。</p> <p>船長は、乗揚の1分前ごろ、船首がほぼ東方に向いた頃、それまで左舷前方に見えていた奈留島の陸上灯火が見えなくなったことから、前島の北方を東進する針路になっているかが不安になり、機関を1,500rpmに下げて約13knの速力に減じて航行中、本船は、21時30分ごろ前島北西岸の岩場に乗り揚げた。</p> <p>船長は、乗揚後、携帯電話で海上保安庁に118番通報して救助を要請し、本船に乗船していた釣り客3人を地元漁船に移乗させた。</p> <p>本船は、自然離礁したのち、巡視艇搭載のゴムボートにより引き出され、機関室船首底部から浸水していたので防水措置を講じたのち、巡視艇により奈留島港にえい航された。</p> <p>奈留島東岸の磯にいた釣り客は、巡視艇に収容された。</p>	
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 南西、風力 3、視界 良好</p> <p>海象：潮汐 下げ潮の末期、波高 約0.5m</p>	
<p>その他の事項</p>	<p>船長は、レーダーを作動させておらず、また、GPSプロッターは、本事故の約1年前から故障していた。</p> <p>船長は、昼間に何度も前島付近を航行したことがあったが、前島の地形をよく知らず、本事故当時、前島の地形のことまでは考えていなかった。また、海図で前島付近の状況を確認していなかった。</p> <p>前島は、南北方向が約1,000mの島であり、本件陸上灯火は同島西岸中央部にある江ノ浦の灯火であった。</p> <p>船長は、昭和54年ごろから遊漁船業を営んでおり、平成19年から本船の船長として乗り組み、主に五島列島への瀬渡しを行っていた。</p> <p>本船に乗船していた釣り客3人は、本事故当時、持参した救命胴衣を着用しており、操舵室内にいた。</p> <p>本船の喫水は、本事故当時、船首約0.4m、船尾約1.3mであった。</p> <p>船長の家族（遊漁船業者）は、本船を使用して遊漁船業を営むため、遊漁船業の適正化に関する法律に基づいて長崎県知事の登録を受け、業務規程を定めて同知事に届出を行っており、船長を遊漁船業務主任者に選任していた。</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・海象の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>あり</p> <p>なし</p> <p>なし</p> <p>本船は、奈留島西岸沖を南東進中、前島の北方を東進しようとして左転する際、船長が、レーダーを使用せず、目視により本件陸上灯火などを頼</p>

		<p>りに左転したことから、前島北西岸に向かっていることに気付かずに航行し、同島北西岸の岩場に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、昼間に何度も前島付近を航行したことがあったので、周辺の陸上灯火を見ればどの付近を航行しているのかが分かるものと思込み、レーダーを使用せずに目視により航行したものと考えられる。</p> <p>船長は、前島の地形についてはよく知らなかったため、本件陸上灯火が前島の北部にある灯火であると思込んでいた可能性があると考えられる。</p>
原因		<p>本事故は、夜間、本船が、奈留島西岸沖を南東進中、前島の北方を東進しようとして左転する際、船長が、目視により本件陸上灯火などを頼りに左転したため、前島北西岸に向かっていることに気付かずに航行し、同島北西岸の岩場に乗り揚げたことにより発生したものと考えられる。</p>
参考		<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"> ・ 不慣れな夜間航海を行う場合は、目視のみに頼らず、レーダーを有効に活用して陸岸への接近状況を確認すること。 ・ GPSプロッターは、常時使用できるようにしておくこと。