

## 船舶事故調査報告書

平成23年10月20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	衝突（養殖筏）
発生日時	平成22年9月22日 20時35分ごろ
発生場所	長崎県平戸市平戸島 <sup>うすか</sup> 薄香湾 薄香湾港西防波堤灯台から真方位004° 1,150m付近 （概位 北緯33° 23.2′ 東経129° 32.4′）
事故調査の経過	平成23年4月8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	漁船 32きさら、14トン NS2-13479（漁船登録番号）、個人所有 15.98m (Lr) × 3.61m × 1.67m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数160、昭和58年4月29日
乗組員等に関する情報	船長 男性 58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50年9月5日 免許証交付日 平成22年6月24日 （平成27年7月25日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	本船 船底に擦過傷 養殖筏 筏及び網を破損
事故の経過	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、翌朝の出漁に備えて薄香湾漁港薄香地区（以下「薄香地区」という。）で燃料を補給して出港し、航海灯を点灯して約9ノットの対地速力で定係地の同漁港潮之浦地区（以下「潮之浦地区」という。）に向かい、船長が、操舵室の渡し板に腰を掛け、左手で舵輪を持って手動操舵により航行した。</p> <p>船長は、ふだん薄香地区から潮之浦地区に向かう際、薄香湾内の唐子島<sup>からこ</sup>の西方から北方にかけて南北に設置された5台の養殖筏の西方を北進し、北端の養殖筏（以下「本件養殖筏」という。）の西側に設置された標識灯（赤光と青光の交互点滅、以下「本件標識灯」という。）を通過したのち、右転して潮之浦地区に向かう東北東の針路としていた。</p> <p>船長は、目視と0.75マイルレンジとしたレーダーで養殖筏及び唐子島を確認しながら北進し、5台の養殖筏のうち最も西側に出ている南から2台目の養殖筏の西方を約50m隔てて通過したのち、針路を北北東に変えて本件標識灯の西方に向けた。</p> <p>船長は、北から2台目の養殖筏に並んだ頃、雨が急に激しく降り始め、本件標識灯の灯光や養殖筏を照射していた陸上の水銀灯などが視認できな</p>

	<p>くなり、また、レーダー画面が白くなって養殖筏及び唐子島の映像が識別しづらくなったものの、慣れた海域であったのでGPSプロッターで船位を確認せずに北北東進した。</p> <p>船長は、本件標識灯の灯光及び本件養殖筏の位置が確認できなかったものの、本件養殖筏を通過したものと思っ右転を始め、平成22年9月22日20時35分ごろ、船首が東北東方を向いた頃、薄香湾港西防波堤灯台から真方位004°1,150m付近の本件養殖筏に衝突して乗り入れた。</p> <p>船長は、携帯電話で家族及び養殖筏所有者に事故の状況を連絡した。</p> <p>本船は、プロペラに絡網したことから、網の除去作業が行われたのち、本件養殖筏から引き出され、自力航行して潮之浦地区に入港した。</p>								
気象・海象	<p>気象：天気 雨、風 なし、視界 不良</p> <p>海象：波 なし</p> <p>本事故当時、平戸・松浦地区に大雨注意報が発表されていた。</p>								
その他の事項	<p>船長は、夜間も薄香地区と潮之浦地区との間を頻繁に航行しており、養殖筏及び本件標識灯の設置状況などをよく知っていた。</p> <p>船長は、降雨によりレーダー画面が白くなったとき、雨反射抑制機能による同画面の調整を行わず、また、GPSプロッターを作動させていたが、慣れた海域であったので画面を見ていなかった。</p> <p>本船のGPSプロッターには、過去の航跡を記憶させておらず、養殖筏の位置を入力していなかった。</p>								
分析	<table border="1"> <tr> <td>乗組員等の関与</td> <td>あり</td> </tr> <tr> <td>船体・機関等の関与</td> <td>なし</td> </tr> <tr> <td>気象・海象の関与</td> <td>あり</td> </tr> <tr> <td>判明した事項の解析</td> <td> <p>本船は、薄香湾を北進中、降雨により、本件標識灯の灯光が視認できなくなり、また、レーダーで養殖筏の映像が識別できなくなった状況下、船長が、本件養殖筏を通過したものと思込み、船位を確認しなかったことから、本件養殖筏を通過していないことに気付かず右転し、本件養殖筏と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長は、夜間も薄香湾を頻繁に航行しており、養殖筏の設置状況などをよく知っていたことから、GPSプロッターにより船位を確認しなかったものと考えられる。</p> </td> </tr> </table>	乗組員等の関与	あり	船体・機関等の関与	なし	気象・海象の関与	あり	判明した事項の解析	<p>本船は、薄香湾を北進中、降雨により、本件標識灯の灯光が視認できなくなり、また、レーダーで養殖筏の映像が識別できなくなった状況下、船長が、本件養殖筏を通過したものと思込み、船位を確認しなかったことから、本件養殖筏を通過していないことに気付かず右転し、本件養殖筏と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長は、夜間も薄香湾を頻繁に航行しており、養殖筏の設置状況などをよく知っていたことから、GPSプロッターにより船位を確認しなかったものと考えられる。</p>
乗組員等の関与	あり								
船体・機関等の関与	なし								
気象・海象の関与	あり								
判明した事項の解析	<p>本船は、薄香湾を北進中、降雨により、本件標識灯の灯光が視認できなくなり、また、レーダーで養殖筏の映像が識別できなくなった状況下、船長が、本件養殖筏を通過したものと思込み、船位を確認しなかったことから、本件養殖筏を通過していないことに気付かず右転し、本件養殖筏と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長は、夜間も薄香湾を頻繁に航行しており、養殖筏の設置状況などをよく知っていたことから、GPSプロッターにより船位を確認しなかったものと考えられる。</p>								
原因	<p>本事故は、夜間、本船が、薄香湾を北進中、降雨により、本件標識灯の灯光が視認できなくなり、また、レーダーで養殖筏の映像が識別できなくなった状況下、船長が、本件養殖筏を通過したものと思込み、船位を確認しなかったため、本件養殖筏を通過していないことに気付かず右転し、本件養殖筏と衝突し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"> <li>・視界が悪くなり、レーダー映像の識別ができなくなった場合は、慣れた海域であってもGPSプロッターにより船位を確認しながら航行すること、また、同プロッターには、養殖筏などを入力しておくこと。</li> </ul>								

	<ul style="list-style-type: none"><li>・視界が悪くなったときには、そのときの状況に適した距離で停止することができる安全な速力で航行すること。</li></ul>
--	---