

船舶事故調査報告書

平成23年9月8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 石川 敏行

事故種類	乗揚
発生日時	平成23年3月13日 02時30分ごろ
発生場所	長崎県対馬市黒島南岸付近の浅瀬 長崎県美津島港北防波堤灯台から真方位059°360m付近 (概位 北緯34°18.7′ 東経129°23.9′)
事故調査の経過	平成23年6月6日、本事故の調査を担当する主管調査官（門司事務所）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 第三十二 ^{こうしん} 幸心丸、14トン NS2-17092（漁船登録番号）、個人所有 16.46m (Lr) × 3.48m × 1.45m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数150、平成4年9月2日
乗組員等に関する情報	船長 男性 51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 平成4年6月11日 免許証交付日 平成19年10月23日 (平成24年10月23日まで有効)
死傷者等	なし
損傷	プロペラ軸、プロペラ及びキールを曲損
事故の経過	本船は、船長1人が乗り組み、対馬市三浦湾東方沖から対馬市三浦湾漁港 ^{いぬぼえ} 犬吠地区に向けて帰途につき、針路約270°（真方位）及び約10.5ノットの速力で自動操舵により航行した。 船長は、操舵室で右側の椅子に腰を掛け、レーダーにより三浦湾口にある長崎県美津島港北防波堤（以下、三浦湾口の防波堤については、長崎県美津島港を省略する。）と南防波堤との間の開口部を確認してこれに向け、帰航中の僚船と無線交信をしながら西進した。 船長は、僚船が三浦湾に入ったので無線交信を止めたのち、東日本大震災関連のラジオ放送に聞き入り、船位を確認していなかったため、本船が対馬東岸に沿って北方に流れる潮流により右方に圧流され、黒島南岸付近に向けて航行していることに気付かなかった。 船長は、三浦湾口の黒島南岸付近に達したとき、右舷前方に見て通過するはずの北防波堤南端に設置された長崎県美津島港北防波堤灯台の紅灯が左舷前方に見えたので、危険を感じて直ちに減速したが間に合わず、平成23年3月13日02時30分ごろ黒島南岸付近の浅瀬に乗り揚げた。 船長は、携帯電話で僚船に救助を依頼し、3隻の漁船により本船の引き降ろしが試みられたが離礁しなかったため船固めを行った。

	<p>本船は、船底の潜水調査ののち、13時30分ごろ、引船により引き降ろされて、三浦湾内の造船所にえい航された。</p>	
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 南南西、風速 約1.6m/s、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の初期、事故発生時における三浦湾口付近の潮流 北流</p>	
その他の事項	<p>三浦湾口には、黒島南端の大瀬埼から南方に延びる北防波堤と対岸の対馬市見通鼻から北東方に延びる南防波堤とが築造されており、北防波堤南端には長崎県美津島港北防波堤灯台（Fl R 3s 10m 3M）が、南防波堤の北東端には長崎県美津島港南防波堤灯台（Fl G 3s 10m 3M）がそれぞれ設置されていた。</p> <p>本船の喫水は、船首約80cm、船尾約1m80cmであり、事故発生場所付近の水深は、約40～50cmであった。</p> <p>本事故は、海上保安庁に通報されなかった。</p>	
分析	<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>あり</p> <p>本船は、三浦湾東方沖を自動操舵で西進中、船長が、東日本大震災関連のラジオ放送に聞き入り、船位の確認を行っていなかったことから、潮流により圧流されて黒島南岸付近に向かっていることに気付かずに航行し、黒島南岸付近の浅瀬に乗り揚げたものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、本船が、三浦湾東方沖を自動操舵で西進中、船長が、船位の確認を行っていなかったため、潮流により圧流されて黒島南岸付近に向かっていることに気付かずに航行し、黒島南岸付近の浅瀬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"> ・ 常時適切な見張り及び船位の確認を行うこと。 ・ 自動操舵で航行中は、潮流による圧流に注意すること。 	