

船舶事故調査報告書

平成24年5月31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 根 本 美 奈

事故種類	乗揚
発生日時	平成23年12月2日 01時00分ごろ
発生場所	長崎県壱岐市原島北方の岩場 壱岐市所在の千代ヶ瀬灯標から真方位109°540m付近 （概位 北緯33°43.8′ 東経129°38.9′）
事故調査の経過	平成24年1月10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 かいこう 海幸丸、2.6トン NS3-501645（漁船登録番号）、個人所有 8.93m（Lr）×2.27m×0.79m、FRP ディーゼル機関、14.4kW（漁船法馬力数）、昭和58年3月1日
乗組員等に関する情報	船長 男性 47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8年6月20日 免許証交付日 平成23年2月7日 （平成28年6月19日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	左舷船首船底部及び機関室船底部に破口、舵柱及びプロペラ翼に曲損
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、平成23年12月2日00時30分ごろ壱岐市郷ノ浦港を出港し、船長が、操舵室の後方で立って操船に当たり、約8ノットの速力で同港西方にある壱岐市長島に向かった。 船長は、防波堤を通過したのち、正船首方に視認した長島の東北東方沖にある千代ヶ瀬灯標（灯質 モールス符号緑光、毎8秒にA（・―））の灯光に向首して西南西進した。 船長は、千代ヶ瀬灯標の灯光に向首することに注意が向いていたので、本船が南方に圧流されていることに気付かずに航行し、01時00分ごろ千代ヶ瀬灯標東南東方約540mにある原島北方の岩場に乗り揚げた。 船長は、郷ノ浦町漁業協同組合所属船の船長に救助を要請した。 本事故発生場所に到着した監視船船長は、岩場へ上がって本船の船体を押し、船長が機関を後進にかけ、ひき波を利用して離礁した。 本船は、離礁後、郷ノ浦町漁業協同組合所属船に伴走され、02時過ぎ長島の大島漁港（長島地区）へ入港した。
気象・海象	気象：天気 雨、風向 北東、風速 約7～8m/s、視程 約2海里 海象：波高 約1.5m、潮汐 上げ潮の末期、潮高 約164cm、潮流

	の流向 南、流速 不詳	
その他の事項	<p>船長は、陸上での仕事に従事したのち、約10年前から郷ノ浦町漁業協同組合の営む定置網漁に従事していた。</p> <p>本船は、レーダー及びGPSプロッターがなかった。</p> <p>本船の喫水は、船首約0.30m、船尾約0.80mであった。</p> <p>原島は、赤部瀬戸（幅約800m）を挟んで長島の東方に位置し、原島北端から北方へ長さ約260m、最大幅約140mにわたって干出岩帯が拡延しており、本事故発生場所である同干出岩帯の最北端付近には、高さ約3.7mの水上岩が存在している。</p> <p>九州沿岸水路誌によれば、郷ノ浦港及び付近の海象については、次のとおりであった。</p> <p>港内は海、潮流の影響は少ないが、外港の外側付近は蟹ノ瀬戸のため、かなり流れがある。</p>	
分析	乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象の関与 判明した事項の解析	<p>あり</p> <p>なし</p> <p>あり</p> <p>本船は、原島北方沖において手動操舵により西南西進中、船長が、千代ヶ瀬灯標の灯光に向首することに意識を集中し、船位の確認を行っていなかったことから、右舷側から風潮流を受けて南方に圧流され、原島北方の岩場に接近していることに気付かず、同岩場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、原島北方沖において手動操舵により西南西進中、船長が、千代ヶ瀬灯標の灯光に向首することに意識を集中し、船位の確認を行っていなかったため、右舷側から風潮流を受けて南方に圧流され、原島北方の岩場に接近していることに気付かず、同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"> ・レーダー及びGPSプロッターを装備していない船舶が夜間航行する場合、複数の目標を目測することにより船位の確認を行うこと。 	