

船舶事故調査報告書

平成24年7月26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11月5日 09時30分ごろ
発生場所	山口県下関市特牛港西方沖 下関市所在の特牛灯台から真方位289°910m付近 （概位 北緯34°19.3′ 東経130°52.9′）
事故調査の経過	平成24年3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 誠栄丸、18.0トン NS2-15708（漁船登録番号）、個人所有 17.52m（Lr）×3.58m×1.51m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数160、平成2年5月10日
乗組員等に関する情報	船長 男性 54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5月11日 免許証交付日 平成20年3月13日 （平成25年4月21日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	プロペラ及び舵等を破損
事故の経過	<p>本船は、船長ほか1人が乗り組み、特牛港北西方沖の漁場から同港に向けて帰航中、船長が、単独で操船し、下関市角島の西方1海里（M）付近でGPSプロッターの画面に表示されている特牛港西方沖の要岩灯浮標に船首を向けて速力約10ノット（kn）で航行した。</p> <p>船長は、椅子に腰を掛けて自動操舵で航行中、小型船数隻を左舷方に見ることができるよう、避けることを繰り返し、その後、要岩灯浮標を目視で確認して船首を同灯浮標に向けて東進した。</p> <p>船長は、いつも要岩灯浮標を左舷方に見る針路としていたが、同灯浮標を左舷方約10mに見て通過したので、漁獲物の水揚げ等のため、船室で休んでいた甲板員を起こそうとして椅子から立ち上がって甲板員に声を掛けてから前方を見たところ、右舷前方に特牛灯台を視認したので入港針路が間違っていることに気付いた。</p> <p>船長は、船首を特牛灯台に向けるため、自動操舵により急いで針路を右に変えようとしたが、平成23年11月5日09時30分ごろ「ゴトゴト」という音とともに要岩南方の浅瀬に乗り揚げ、同浅瀬を通過した。</p> <p>本船は、約5～6knの速力として手動操舵で特牛港に入港し、漁獲したイカを魚市場に揚げ、僚船の乗組員に船底を調査してもらったところ、プ</p>

	ロペラ及び舵などが損傷していたので、修理工場に自力で回航した。	
気象・海象	気象：天気 雨、風向 南東、風速 約9m/s、視程 約2～3M 海象：波高 約1.5～2m、潮汐 下げ潮の中央期、潮高 約76cm	
その他の事項	<p>本船の喫水は、船首約0.5m、船尾約2.5mであった。</p> <p>特牛港入口付近には、同港の西北西方約1kmに要岩灯浮標が設置され、同灯浮標の東方約200mに水面上高さ0.3mの要岩があり、要岩周辺及び特牛港西方沖付近に危険な浅瀬がある。</p> <p>特牛港に入港する際は、夜間は特牛灯台の白色灯火を、昼間は特牛灯台を095°から104°の間にそれぞれ視認して航行すれば危険な浅瀬を避けて安全に入航できた。</p> <p>船長及び甲板員は、救命胴衣を着用していなかった。</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	あり なし なし 本船は、特牛港西方沖を東進中、いつも要岩灯浮標を左舷方に見る針路としていたが、同灯浮標を左舷方に見て通過したので漁獲物の荷揚げに備え、船長が船室で休んでいた甲板員を起こしていたことから、要岩南方の浅瀬に向けて航行し、同浅瀬に乗り揚げたものと考えられる。
原因	本事故は、本船が、特牛港西方沖を東進中、いつも要岩灯浮標を左舷方に見る針路としていたが、同灯浮標を左舷方に見て通過したので漁獲物の荷揚げに備え、船長が船室で休んでいた甲板員を起こしていたため、要岩南方の浅瀬に向けて航行し、同浅瀬に乗り揚げたことにより発生したのと考えられる。	
参考	今後の同種事故等の再発防止及び被害の軽減に役立つ事項として、次のことが考えられる。 <ul style="list-style-type: none"> ・ 港の入り口に危険な岩場などが存在する海域を航行する際は、操船に専念すること。 ・ 乗船中は、救命胴衣を着用すること。 	