

船舶事故調査報告書

平成25年10月24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25年5月21日 03時10分ごろ
発生場所	千葉県勝浦市 ^{うばらじま} 鵜原島北西方の干出岩 勝浦市所在の鵜原港A号防波堤灯台から真方位194°600m付近 （概位 北緯35°07.7′ 東経140°16.7′）
事故調査の経過	平成25年5月21日、本事故の調査を担当する主管調査官（横浜事務所）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 ^{かめ} 亀丸、6.2トン CB2-70170（漁船登録番号）、個人所有 12.36m(Lr)×3.15m×1.18m、FRP ディーゼル機関、496.46kW、昭和63年12月9日 第232-14777号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 男性 59歳 一級小型船舶操船士・特殊小型船舶操船士・特定 免許登録日 昭和59年2月2日 免許証交付日 平成20年5月7日 （平成26年2月1日まで有効） 乗組員A 男性 86歳 一級小型船舶操船士・特殊小型船舶操船士・特定 免許登録日 昭和49年11月22日 免許証交付日 平成16年6月28日 平成21年11月5日をもって失効していた。
死傷者等	なし
損傷	球状船首が座屈、右舷外板及び船底外板に破口、主機が濡損、プロペラが曲損、舵軸が曲損、シューピースが折損等
事故の経過	本船は、船長、乗組員A及び乗組員Bが乗り組み、船首約0.3m、船尾約2.0mの喫水により、勝浦市鵜原漁港を出港した。 本船は、ふだん、鵜原漁港出港後、乗組員Aが手動操舵によって航行し、海上平穏時には、鵜原漁港南方約500mにあるカジメダカ根と呼ばれる暗岩（以下「本件暗岩」という。）の北側を、荒天時に

	<p>は、本件暗岩の南側をそれぞれ港外に向かう経路としており、本件暗岩を過ぎれば、船長が自動操舵に切り替えて見張りを行っていた。</p> <p>船長は、平成25年5月21日03時05分ごろ、後部甲板でロープの片付け中に船尾方向へ振り向いた際には、港の奥にある導灯（以下「導灯」という。）の2個の灯光が見えたので、順調に航行しているものと思った。</p> <p>乗組員Aは、出港後、対地速力を約5ノットとして手動操舵によって南進し、船首方の本件暗岩付近に白波2つを認めて本日は荒天と思い、本件暗岩の南側を通過しようとして右転した。</p> <p>乗組員Aは、ふだん、導灯を目標にして針路の確認を行っており、右転後、導灯の西側に位置する鵜原港A号防波堤灯台の灯光（以下「本件灯光」という。）を見て導灯の1つの灯光と思い、導灯の他方の灯光と本件灯光が垂直に見えるようにしようとして南西進を続けた。</p> <p>船長は、03時08分ごろ、ロープの片付けを終えて操舵室後部の出入口へ来た際、導灯が見えないので、鵜原島へ向かっている不安を覚えて乗組員Aに停止するように指示した。</p> <p>乗組員Aは、停止の指示は聞こえていたものの、船首方に白波を認めて驚き、南東へ変針したところ、本船は、03時10分ごろ、船首部にドーンという音と軽い衝撃があり、鵜原島の北西側にある干出岩（以下「本件干出岩」という。）に乗り揚げた。</p> <p>本船は、その後、波を受けて船首が北方を向き、繰り返して本件干出岩に当たり、船底に破口を生じ、機関室に浸水した。</p> <p>船長は、船体に衝撃を感じて鵜原島に乗り揚げたことを知り、僚船に救助を要請し、本船は僚船にえい航されて鵜原漁港に帰港した。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 霧、風向 南南西、風速 0.4m/s、視程 約100m 海象：波高 約0.5m、潮汐 下げ潮の初期、潮高 約103cm （勝浦港）</p> <p>勝浦市には、5月20日16時33分濃霧注意報が発表され、本事故当時、継続中であった。</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長及び乗組員Aは、本船に新造当時から約24年間乗船して鵜原漁港を基地として操業していた。</p> <p>本船は、出港時、乗組員Aが操舵室において操船し、船長が後部甲板で、乗組員Bが前部甲板でそれぞれロープの片付けを行っていた。</p> <p>本船は、1か月に数回程度、荒天時の経路を航行していた。</p> <p>船長及び乗組員Aは、夜間、導灯の2個の灯光が垂直に見えるようにし、出入港していた。</p> <p>本船は操舵室天井の船尾側が開放されており、乗組員Aが、開放された所から上半身を出し、操舵室天井に設けられた遠隔操縦装置を用い、操船していた。</p>

	<p>乗組員Aは、操船する姿勢で航海計器を見ることはできたものの、腰を折らなければ、操作することはできなかった。</p> <p>船長は、操業予定位置を把握するため、GPSの表示範囲の設定を6海里としていた。</p> <p>乗組員Aは、船長が停止を指示した声は聞こえたものの、周囲の白波を見て余裕を失い、返事をする事ができなかった。</p> <p>乗組員Aは、霧に濃淡があり、視程100m以下となることもあり、また、本件暗岩等で発生する白波に不安を感じていた。</p> <p>乗組員Aと船長は、親子であった。</p> <p>本船は、船舶職員及び小型船舶操縦者法が適用される小型船舶であり、船長は、港を出入りする時、狭い水路を通過する時は、自らその小型船舶を操縦することを義務付けられていたが、甲板員Aが操縦免許証を受有していたので、操縦を任せていた。</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>あり</p> <p>本船は、鵜原島北東沖を南進中、乗組員Aが、本件暗岩付近に白波を認めて荒天と思い、本件暗岩の南側を航行しようとして右転したのち、視認した本件灯光を導灯の灯光と思い込んだことから、導灯の他方の灯光と本件灯光が垂直に見えるようにしようとし、南西方に航行を続け、本件干出岩付近に向かうこととなり、本件干出岩に乗り揚げたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、本船が、鵜原島北東沖を南進中、乗組員Aが、本件暗岩付近に白波を認めて荒天と思い、本件暗岩の南側を航行しようとして右転したのち、視認した本件灯光を導灯の灯光と思い込んだため、導灯の他方の灯光と本件灯光が垂直に見えるようにしようとし、南西方に航行を続け、本件干出岩付近に向かうこととなり、本件干出岩に乗り揚げたことにより発生したのと考えられる。</p>
<p>参考</p>	<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"> ・夜間、浅瀬付近を航行する場合には、コンパス、GPS、レーダー等の航海計器を活用し、船位及び針路を確認すること。