

船舶事故調査報告書

平成25年2月14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24年10月26日 04時30分ごろ
発生場所	佐賀県唐津市小川島南東方の平瀬 唐津市所在の呼子平瀬灯台から真方位132° 120m付近 (概位 北緯33° 34.9′ 東経129° 54.7′)
事故調査の経過	平成24年10月27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 孝丸、4.9トン FO3-31446（漁船登録番号）、個人所有 11.70m (Lr) × 2.80m × 0.89m、軽合金 ディーゼル機関、220.70kW、昭和62年10月20日
乗組員等に関する情報	操縦者 男性 74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 平成元年10月5日 平成21年10月21日をもって失効していた。
死傷者等	軽傷 1人（操縦者）
損傷	船底外板に亀裂及び凹損を伴う擦過傷、プロペラ翼及び舵板に曲損、 主機関及び発電機に濡損
事故の経過	本船は、操縦者が1人で乗り組み、長崎県佐世保市佐世保港内の造船所に回航するため、平成24年10月26日03時ごろ福岡県福岡市博多漁港を出港し、操縦者が手動操舵により操船に当たり、唐津湾北方沖を約18ノット（kn）の速力で西南西進した。 操縦者は、唐津市神集島北方沖で同島を目視で確認したのち、約6海里（M）レンジとしたGPSプロッターの画面を見て唐津市小川島と加部島間の水道（以下「本件水道」という。）が広く空いていたので、本件水道の中央付近を航行すればよいと思い、中央付近に向けて西南西進した。 操縦者は、左舷前方に唐津市呼子大橋の灯りを視認したのち、前方約2M付近に見たことのない灯台（呼子平瀬灯台）の灯りが見え始め、同灯台の灯りを正船首より少し右舷側に見ながら航行を続けた。 本船は、操縦者が、呼子平瀬灯台の約200m手前で機関を中立に

	<p>して行きあしを止め、GPSプロッターで付近の状況を確認したが、浅所（平瀬）が表示されていなかったため、同じ針路で航行しても大丈夫と思い、機関を前進にかけて約7～8knの速力になったとき、04時30分ごろ平瀬南東部の岩場に乗り揚げた。</p> <p>操縦者は、衝撃ですぐに乗り揚げたことを知り、周囲の状況等を確認したのち、118番通報し、約2時間後に巡視船搭載のゴムボートにより救助された。</p> <p>本船は、クレーン台船により吊り上げられ、唐津市名護屋漁港に陸揚げされた。</p> <p>操縦者は、腰部と右大腿部に打撲傷を負った。</p>
気象・海象	<p>気象：天気 曇り、風 なし、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の中央期</p> <p>月没時刻：03時03分</p>
その他の事項	<p>操縦者は、本件水道の航行経験が約20回以上あったものの、本事故前に本件水道を航行したのは約3年前であり、その当時は、昼間は目視により本件水道の南側寄りを航行しており、夜間に航行するときは昼間に航行したGPSプロッターの航跡に沿って航行していたが、本事故当時、本件水道の航跡がGPSプロッターに残っておらず、夜間、GPSプロッターの航跡に頼らずに本件水道を航行するのは初めてであった。</p> <p>操縦者は、小川島の南方に浅所があることを知っていたが、浅所の正確な場所や拡張状況、浅所に灯台が設置されていることなどは知らなかった。</p> <p>操縦者は、本船に海図W1228（玄界灘）を備えていたが、ふだん、海図を見ることはなかった。</p> <p>操縦者は、GPSプロッター及び目視により船位を確認していたが、ふだん、同プロッターを約6Mレンジで使用しており、レンジを拡大することはなかった。</p> <p>本船の喫水は、本事故当時、船首約0.5m、船尾約1.5mであった。</p> <p>操縦者は、本事故当時、救命胴衣を着用していた。</p> <p>海図によれば、平瀬は、南北約350m、東西約250mの浅礁域であり、その中央付近には呼子平瀬灯台が設置されている。</p>
分析	
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	なし
判明した事項の解析	<p>本船は、小川島南方の本件水道を西南西進中、操縦者が、呼子平瀬灯台の約200m手前で機関を中立にして行きあしを止め、GPSプロッターで付近の状況を確認したが、約6MレンジとしたGPSプロ</p>

	<p>ッターに浅所（平瀬）が表示されていなかったことから、同じ針路で航行しても大丈夫と思い、西南西進したところ、平瀬南東部の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、小川島南方の本件水道を西南西進中、操縦者が、呼子平瀬灯台の約200m手前で機関を中立にして行きあしを止め、GPSプロッターで付近の状況を確認したが、約6MレンジとしたGPSプロッターに浅所（平瀬）が表示されていなかったため、同じ針路で航行しても大丈夫と思い、西南西進したところ、平瀬南東部の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"> ・航行する海域については、海図などで水路調査を行い、灯台や浅所の位置、水深などを確認し、また、GPSプロッターを適切なレンジで使用して航行海域の状況を把握すること。