

船舶事故調査報告書

平成25年4月4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9月4日 08時05分ごろ |
| 発生場所 | 山口県下関市特牛港 ^{こつとひ} 西北西方沖 下関市所在の特牛灯台から真方位288°0.5海里（M）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11月16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 ^{きんしょう} 金松丸、14トン FK2-1721（漁船登録番号）、個人所有 16.82m（Lr）×4.26m×1.89m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数150、昭和51年5月30日 |
| 乗組員等に関する情報 | 船長 男性 33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10年8月6日 免許証交付日 平成20年2月5日 （平成25年8月5日まで有効） |
| 死傷者等 | なし |
| 損傷 | 船底に擦過傷、プロペラに欠損、プロペラシャフト及び舵柱に曲損 |
| 事故の経過 | 本船は、船長ほか2人が乗り組み、山口県北西方約35M沖の漁場において、いか一本釣り漁を行ったのち、平成24年9月4日05時20分ごろ漁場を発し、船長が単独で操船しながら水揚げのために特牛港へ向けて帰航 ^つ していた。 船長は、下関市角島の西方沖を南南東進したのち、針路を特牛港に向ける東南東へと転じ、約5ノットの速力で左舷船首方約0.4Mに要岩灯浮標を、正船首方約0.9Mに平瀬をそれぞれ見ながら航行した。 船長は、昨年、特牛港への入航時に平瀬に乗り揚げたことから、平瀬に注意を向け、要岩灯浮標の南側至近を通過したのち、平瀬の北側に向けようとして左舵を取った直後、08時05分ごろ、本船の船尾船底が海面下に没した要岩周囲の浅瀬に接触し、衝撃を受けながら通過した。 |

| | |
|--|---|
| | <p>本船は、操舵不能となったことから、自力航行を断念し、僚船にえい航されて特牛港に帰港した。</p> |
| 気象・海象 | <p>気象：天気 晴れ、風 なし、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の初期、潮高 約55cm（特牛）</p> |
| その他の事項 | <p>本船の船尾喫水は、約2.3～2.5mであった。</p> <p>本船は、例年、イカの移動に合わせて全国を移動し、今年は8月下旬から特牛港を基地として山口県沖で操業しており、船長が操船を担うようになってから特牛港を基地とするのは3年目であった。</p> <p>船長は、昨年の平瀬への乗揚事故以降は、レーダー及びGPSプロッターを作動させており、夜間の出入航時には船位確認に活用していたが、日中は同機器を作動させながらも専ら目視に頼って出入航していた。</p> <p>船長は、要岩が、低潮時以外は海面下に没することを知っていた。</p> <p>海図（W115）によれば、特牛港周辺の水路状況は次のとおりである。</p> <p>港口の西側海域には、瀬や暗岩等の險礁が広範囲に散在するが、港口の北側に位置する岬の先端に設置された特牛灯台は、白光及び赤光を視認できる範囲が分かれており、夜間は白光を095°（真方位、以下同じ。）～104°の範囲に、昼間は灯台を同じ範囲にそれぞれ視認しながら入航すれば、港口付近まで安全に航行することが可能である。</p> <p>要岩は、港口の西北西方沖約0.5Mに存在する干出の高さ0.3mの干出岩であり、同岩の西方約200mに位置する要岩灯浮標は、特牛灯台の白光を104°に見る方位線上に設置されている。</p> <p>平瀬は、港口の西方沖約250mに存在する平均水面上の高さ2.2mの水上岩とその周囲の東西方向に約100m、南北方向に約150m広がっている干出岩からなる岩礁である。</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>なし</p> <p>本船は、特牛港に向けて東南東進中、船長が、要岩灯浮標の南側を通過したのち、目測により平瀬の北側に向ける針路にしようとして左転したことから、要岩灯浮標から特牛灯台を見る104°の方位線の北側を航行することとなり、要岩周囲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、本船が、特牛港に向けて東南東進中、船長が、要岩灯浮標の南側を通過したのち、目測により平瀬の北側に向ける針路にしようとして左転したため、要岩灯浮標から特牛灯台を見る104°の方位線の北側を航行することとなり、要岩周囲の浅瀬に乗り揚げたこと</p> |

| | |
|-----------|---|
| | により発生したものと考えられる。 |
| 参考 | <p>船長は、本事故後、特牛港に安全に入航できるよう、GPSプロッターに避険線を入力した。</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">・ 浅所が点在する海域を航行する際は、特定の危険域だけでなく周囲全体に注意を向けるとともに、航海計器を使用して船位の確認を確実にすること。 |