

船舶事故調査報告書

平成25年8月22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	衝突（防波堤）
発生日時	平成25年4月9日 04時00分ごろ
発生場所	長崎県新上五島町 ^{みちどい} 道土井漁港 新上五島町所在の串島灯台から真方位110°5,400m付近 （概位 北緯32°56.5′ 東経129°02.1′）
事故調査の経過	平成25年4月15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 第五十八 ^{ふくほう} 福宝丸、19トン NS2-14735（漁船登録番号）、個人所有 17.02m(Lr)×4.64m×1.85m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数190、昭和59年11月27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55年1月31日 免許証交付日 平成24年10月2日 （平成30年2月25日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	船首部圧壊
事故の経過	<p>本船は、船長ほか7人が乗り組み、新上五島町^{まて}真手ノ浦の防波堤の先端にある紅灯に向け、約6ノット(kn)の速力で北東進中、船長が、操舵室で立って手動操舵を行っていたが、本船の左舷側に位置する道土井漁港の方向から明かりが見えだしたので、レーダー及びGPSプロッターの電源を切った。</p> <p>本船は、真手ノ浦の防波堤から南西方250m付近に差し掛かった頃、船長が、速力を約4knに減速するとともに、道土井漁港に向けて左転し、北進した。</p> <p>道土井漁港の岸壁や集落内には、十数個の外灯が設置されており、また、同岸壁から南方340m付近の西側の陸岸から東方向に築造された長さ約90mの防波堤（以下「本件防波堤」という。）の先端及び中央付近に外灯が1個設置されており、両外灯間の距離は約50mであった。</p>

	<p>船長は、左舷側に見えていた外灯の明かりの一つが本件防波堤の先端付近にある外灯（以下「先端外灯」という。）の明かりだと思い、航行していたところ、本件防波堤を前方約10mに視認し、とっさに機関を全速後進にかけたが、平成25年4月9日04時00分ごろ、本船が、本件防波堤に衝突した。</p> <p>本船は、衝突後、自力で道土井漁港へ入港した。</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 北西、風力 3、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏</p> <p>日出時刻：06時02分</p> <p>月出時刻：05時02分</p>
その他の事項	<p>本事故当時は、暗夜で外灯の灯火以外に山影が僅かに分かる程度であった。</p> <p>船長が入港前にレーダー及びGPSプロッターの電源を切った理由は、視界が良好であり、道土井漁港へ頻繁に入港していたので、同漁港をよく知っていたからであった。</p> <p>本船が衝突した位置は、本件防波堤の先端から西方へ20m付近であった。</p> <p>船長以外の乗組員は、後部甲板に格納されていた網の上に座っていた。</p> <p>本船は、後部甲板の投光器2個を点灯していたが、船長の見張りに支障はなかった。</p> <p>本船は、今回の出港前の数日間、時化のため、操業していなかったため、船長に疲労はなかった。</p> <p>外灯の灯色は、全て白色であった。</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>なし</p> <p>本船は、道土井漁港南方沖を同漁港に向けて航行中、船長が、左舷側に見えた外灯の灯火を先端外灯の灯火と誤って航行したことから、本件防波堤の先端から西方へ20m付近の本件防波堤へ向けて航行することとなり、本件防波堤に衝突したものと考えられる。</p> <p>船長は、道土井漁港へ向けて変針する前、レーダー及びGPSプロッターの電源を切ったことから、目測により、真手ノ浦の防波堤から南西方250m付近で道土井漁港へ向けて変針したものと考えられるが、レーダー及びGPSプロッターを使用して船位及び進路の状況を確認していれば、本事故の発生を回避できた可能性があると考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、本船が、道土井漁港南方沖を同漁港に向けて航行中、船長が、左舷側に見えた外灯の灯火を先端外灯の灯火と誤って航</p>

	行したため、本件防波堤へ向けて航行することとなり、本件防波堤に衝突したことにより発生したものと考えられる。
参考	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。 <ul style="list-style-type: none">・慣れた港へ入航する場合でも、夜間においては目視だけに頼らず、レーダーやGPSプロッターを使用して船位及び進路の状況の確認を行うこと。