

船舶事故調査報告書

平成26年3月6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8月7日 20時00分ごろ
発生場所	長崎県佐世保市寺島瀬戸北口のイカツチ瀬 佐世保市所在の神ノ浦港南防波堤灯台から真方位302° 2,750m付近 (概位 北緯33° 15.9' 東経129° 04.0')
事故調査の経過	平成25年10月22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 68 ^{こうせい} 光生丸、19トン NS2-13667（漁船登録番号）、有限会社光生丸水産 19.69m (Lr) × 4.10m × 1.90m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数190、昭和62年3月15日
乗組員等に関する情報	船長 男性 34歳 一級小型船舶操縦士 免許登録日 平成24年2月21日 免許証交付日 平成24年2月22日 (平成29年2月21日まで有効) 甲板員 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 平成8年4月18日 免許証交付日 平成23年3月28日 (平成28年4月17日まで有効)
死傷者等	なし
損傷	船底キールに亀裂及び擦過傷、シューピースに亀裂及び曲損、ソナーの振動子が破損
事故の経過	本船は、船長及び甲板員が乗り組み、船長が操舵室で手動操舵を行い、甲板員が後部船室で休憩をとり、約10ノット(kn)の速力で佐世保市宇久島南方沖を西進した。 船長は、宇久島北西方沖の漁場に到着している船団の漁ろう長から、急いで漁場に来るように指示を受け、航海時間を短縮するため、宇久島及び佐世保市寺島間の寺島瀬戸を航行することを思い立った

	<p>が、同瀬戸を自ら操船した経験がなかったので、寺島瀬戸を操船した経験がある甲板員に操船を任せることとした。</p> <p>船長は、宇久島南方沖で甲板員に操船を引き継ぎ、甲板員の左側に立って見張りに当たり、甲板員が、GPSプロッター（以下「本件GPSプロッター」という。）で船位を確認しながら、手動操舵を行い、寺島瀬戸に向けて北西進した。</p> <p>甲板員は、寺島瀬戸北口には、寺島北岸の指原ノ鼻付近に浅所が拡大していること、また、同瀬戸北口の中央付近に干出岩（イカツチ瀬）が存在し、イカツチ瀬の南西方に灯浮標（イカツチ瀬灯浮標：灯質 モールス符号緑光、毎8秒にA（・—））があることを知っていたことから、ふだん、同瀬戸北口を航行するときにはイカツチ瀬灯浮標の南側至近を航行していた。</p> <p>甲板員は、指原ノ鼻に並んだ頃、急に波高約2～2.5mの波が発生し、波による動揺で船首目標としていたイカツチ瀬灯浮標の灯りを見失った。</p> <p>甲板員は、速力を約7knに減速し、本件GPSプロッターの画面を拡大して付近海域の水深及び浅瀬等の状況を確認したところ、本件GPSプロッターに浅瀬等の詳細な状況及びイカツチ瀬灯浮標が表示されていなかったものの、指原ノ鼻付近が赤色の線で囲まれており、赤色の線で囲まれた海域は危険であると思った。</p> <p>甲板員は、0.25海里レンジとしたレーダーでイカツチ瀬灯浮標を探そうとしたところ、レーダー画面に海面反射の映像が表示されていたことから、感度及び海面反射抑制の調整を行ったものの、イカツチ瀬灯浮標を見付けることができなかった。</p> <p>甲板員は、ソナーで海面付近の状況を見ることとしたが、船首が海面をたたくようになったことから、ソナーでもイカツチ瀬灯浮標を見付けることができなかった。</p> <p>本船は、甲板員が、イカツチ瀬灯浮標の灯りを見失う前に定めていた同灯浮標の南側至近に向かう針路で航行していたところ、平成25年8月7日20時00分ごろイカツチ瀬に乗り揚げ、乗り切った。</p> <p>甲板員は、少し西方に航行してイカツチ瀬から離れた場所で機関を止め、漁ろう長に無線で事故の報告を行い、船長が損傷状況の確認を行ったところ、本船は、機関室に浸水しており、ポンプで排水作業を行いながら、来援した僚船により、佐世保市の造船所までえい航された。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 北、風力 3～4、視界 良好</p> <p>海象：波高 約2～2.5m、潮汐 上げ潮の末期、潮高 約248cm、潮流 北西流（流速不詳）、月齢 0.2（大潮）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船は、中型まき網船団所属の運搬船であった。</p> <p>甲板員は、ふだん、船団の他の運搬船で船長職をとっていたが、本</p>

	<p>事故の約1か月前に僚船の船員が辞めて船団の乗組員が不足していたことから、漁場が遠いときには、漁ろう長の指示により、ふだん乗り組んでいる運搬船を根拠地に停泊させ、同船より魚倉の大きい本船に甲板員として乗り組んでいた。</p> <p>船長及び甲板員は、ふだん、宇久島北西方沖の漁場まで往復するとき、寺島と長崎県小値賀町納島の間を航行していた。</p> <p>船長は、寺島瀬戸の水路状況を知らなかった。</p> <p>甲板員は、30歳ごろから中型まき網船団所属の漁船に乗り組んでおり、年に約5～6回寺島瀬戸を航行した経験があった。</p> <p>甲板員は、ふだん乗り組んでいる運搬船のGPSプロッターには、寺島瀬戸の浅瀬等の詳細な状況及びイカツチ瀬灯浮標が表示されていたものの、本船で寺島瀬戸を航行したのは、本事故当時が初めてであり、本件GPSプロッターに寺島瀬戸の浅瀬等の詳細な情報が表示されないことを知らなかった。</p> <p>本船の喫水は、船首約0.8m、船尾約2.0mであった。</p> <p>九州沿岸水路誌には、寺島瀬戸に関し、次のとおり記載されている。</p> <p>寺島～宇久島間の狭水道でS字型に湾曲し、水深5m以上の水路の最狭幅は約200mである。上げ潮流は北西方へ強く流れるから、上げ潮時にこの狭水道に近づくときは、十分に注意しなければならない。</p> <p>海図W223によれば、イカツチ瀬は、指原ノ鼻の北方300m付近にあり、最低水面からの高さは約1.5mである。</p> <p>本事故発生場所付近では、本事故当時、寺島瀬戸を北西方に流れる潮流と北方からの風波が合わさり、潮波（強い海潮流のために起こる波であり、流向と風が反対のときには大きくなり、三角波が立つ。）と呼ばれる他の海域より大きな波が発生していた。</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>あり</p> <p>あり</p> <p>本船は、寺島瀬戸北口を北西進中、甲板員が、本件GPSプロッターに同瀬戸北口の浅瀬等の詳細な情報が表示されないことを知らずに操船していたところ、波による動揺で船首目標としていたイカツチ瀬灯浮標の灯光を見失った際、航海計器で同灯浮標の位置を確認することができなかったことから、イカツチ瀬に向けて航行することとなり、同瀬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、寺島瀬戸北口を北西進中、甲板員が、本件GPSプロッターに同瀬戸北口の浅瀬等の詳細な情報が表示されないことを知らずに操船していたところ、波による動揺で船首目標とし</p>

	<p>ていたイカツチ瀬灯浮標の灯光を見失った際、航海計器で同灯浮標の位置を確認することができなかつたため、イカツチ瀬に向けて航行することとなり、同瀬に乗り揚げたことにより発生したものと考えられる。</p>
<p>参考</p>	<p>船長は、本事故後、僚船の先導で寺島瀬戸を航行し、安全に航行できる航跡を本船のGPSプロッターに記録した。</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"> ・ 操舵室内では、見張り及び航海計器の操作等について、役割分担を明確にするとともに、意思の疎通を図って操船すること。 ・ 航海計器については、各機器の特徴を把握するとともに、操作に習熟しておくこと。 ・ レーダーの海面反射抑制調整を強くすれば、レーダー画面の中心付近の目標物などを探知できなくなる虞があるので、状況に応じた適切な調整を行うこと。 ・ 寺島瀬戸においては、上げ潮流は北西方へ強く流れるので、上げ潮時に航行する場合は十分に注意すること。