

## 船舶事故調査報告書

平成27年10月8日  
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決  
 委員 庄司邦昭（部会長）  
 委員 小須田 敏  
 委員 根本美奈

事故種類	乗揚
発生日時	平成27年5月9日 03時25分ごろ
発生場所	関門港西山区 小倉日明 <sup>ひあがり</sup> 第2防波堤灯台から真方位355°3,900m付近 （概位 北緯33°56.76′ 東経130°52.49′）
事故調査の経過	平成27年5月11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 <sup>ほんじょう</sup> 万丈丸、8.5トン FO2-6541（漁船登録番号）、個人所有 14.97m(Lr)×2.97m×1.01m、FRP ディーゼル機関、501.60kW、平成3年6月24日 第290-62292号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 男性 63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4年12月17日 免許証交付日 平成25年7月3日 （平成30年7月2日まで有効） 甲板員 男性 57歳
死傷者等	軽傷 1人（甲板員）
損傷	船底外板に破口及び擦過傷、舵軸に曲損、プロペラ軸に曲損、プロペラ翼に曲損及び欠損
事故の経過	本船は、船長及び甲板員が乗り組み、関門港門司区の船溜まり <sup>た</sup> を出港し、同港小倉区の北九州市中央卸売市場で氷と餌を積み込み、船首約0.5m、船尾約1.3mの喫水で、山口県下関市角島 <sup>つのしま</sup> 南西方の漁場に向かうため、関門航路に入航した。 船長は、関門航路を北西進している大型船（以下「本件大型船」という。）を0.75海里（M）レンジにしたレーダーと目視により確認し、その後方を北西進することにして本件大型船の左舷後方に約30mの距離をとって同航した。 船長は、本件大型船の引き波によって本船が大きく揺れ始めたので、船尾で作業している甲板員のことが気になり、左肩越しに船尾方

	<p>を見たりしながら、舵を右に取り、本件大型船の右舷後方へ移動し、追い越そうとした。</p> <p>船長は、本船が本件大型船の右舷後方の位置になった際、突然、灯浮標の灯火が前方に見えたので、これを関門航路第9号灯浮標（以下「第9号灯浮標」という。）の灯火と思い、北北西方へ変針したところ、平成27年5月9日03時25分ごろ、約17～18ノットの対地速力で下関市彦島北西方の岩場に乗り揚げた。</p> <p>船長は、本事故後、甲板員が額の左眉の上を擦りむいていたので、頭を打ったと思い、海上保安庁に本事故の発生及び負傷者がいることを通報した。</p> <p>負傷した甲板員は巡視艇に救助され、無傷であった船長は岩場を伝って上陸した。</p> <p>本船は、10日僚船に引かれて離礁し、えい航されて所属する漁業協同組合の船台に上架され、その後修理された。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図 参照）</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風向 北、風力 3、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の中央期、潮高 約140cm</p>
<p>その他の事項</p>	<p>海図W1263（関門港中部）によれば、本事故発生場所は、干出浜（岩）であり、付近の陸岸には灯火などがない。</p> <p>本船には、レーダー及びGPSプロッターが装備されており、船長は、どちらも作動させていたが、本件大型船の引き波による本船の揺れで、甲板員が転倒して負傷するかもしれないと思い、甲板員に目を向けており、画面を見ていなかった。</p> <p>船長は、本件大型船の左舷後方を同航していた間、本件大型船が右舷前方の視界を遮っており、右舷前方の灯浮標の灯火は見えていなかったため、本件大型船の右舷後方に移動した際、突然、灯浮標の灯火が目の前に現れた気がした。</p> <p>船長は、ふだんから第9号灯浮標の灯火を左に見て北北西方に変針し、下関市竹ノ子島沖を通航して漁場に向かっており、本件大型船を追い越そうとしたときに見た関門航路第11号灯浮標（以下「第11号灯浮標」という。）の灯火を第9号灯浮標の灯火と思い込み、また、慣れたコースだったので、レーダー及びGPSプロッターで自船の位置を確認せず、陸岸に向かっていることにも気付かなかったのではないかと本事故後思った。</p> <p>船長は、約43年の漁師経験があり、彦島北西方に干出浜（岩）が存在することは知っていた。</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・海象等の関与</p>	<p>あり</p> <p>なし</p> <p>なし</p>

<p>判明した事項の解析</p>	<p>本船は、関門航路を北西進中、船長が、本件大型船の左舷後方から右舷後方に移動して追い越そうとした際、前方に見えた第11号灯浮標の灯火を変針目標の第9号灯浮標の灯火と思い込んだことから、ふだんどおりに北北西方に向けて変針したところ、彦島北西岸に向かう態勢となったことにも気付かず、彦島北西方の干出浜（岩）に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、船位の確認を行っていなかったことから、突然、目の前に現れた灯浮標の灯火を第9号灯浮標の灯火と思い込んだものと考えられる。</p> <p>船長は、慣れたコースであったこと、本件大型船の約30m後方を同航していたこと、及び本件大型船の引き波による船体動揺で甲板員が転倒して負傷するかも知れないと思い、甲板員に目を向けるなどしていたことから、船位の確認を行っていなかったものと考えられる。</p> <p>船長は、彦島北西岸に灯火がないことから、同北西岸に向けて航行していることに気付かなかった可能性があると考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、関門航路において、本船が北西進中、船長が、前方に見えた第11号灯浮標の灯火を変針目標の第9号灯浮標の灯火と思い込んだため、ふだんどおりに北北西方に向けて変針したところ、彦島北西岸に向かう態勢となったことに気付かず、彦島北西方の干出浜（岩）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>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"> <li>・ 船長は、レーダー及びGPSプロッターなどの航海計器を利用し、自船の位置を把握すること。</li> <li>・ 船長は、他船の後方を同航する際は、他船による死角に配慮すること。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図

