

船舶事故調査報告書

平成27年10月29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26年8月6日 01時30分ごろ
発生場所	長崎県対馬市上島刈生付近の海岸 対馬樟崎灯台から真方位194°4,800m付近 （概位 北緯34°36.30′ 東経129°18.42′）
事故調査の経過	平成26年8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 若宮丸、4.97トン NS3-84568（漁船登録番号）、個人所有 10.50m（Lr）×2.48m×0.80m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数90、昭和54年11月18日
乗組員等に関する情報	船長 男性 71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49年8月22日 免許証交付日 平成25年10月1日 （平成31年4月12日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	船底外板に擦過傷及び破口、プロペラ翼及びプロペラ軸に曲損、機関に濡損
事故の経過	<p>本船は、船長ほか1人が乗り組み、対馬市鹿見港を平成26年8月5日18時10分ごろ出港し、対馬上島西方沖約3.5海里の場所でパラシュートアンカーを投入していか釣り漁を行っていた。</p> <p>船長は、23時00分ごろから海上の霧が濃くなってきたので、本船の南方で操業していた僚船Aと一緒に帰航したい旨を伝え、その後、僚船Aから帰航するとの返事を受けて、6日01時00分ごろ、僚船Aと合流しようとして航行を開始した。</p> <p>本船は、霧のため視程が約50mとなった状況下、レーダーとGPSプロッターが故障して使用できなかったため、船長が、操舵室の天井にある開口部から頭を出し、船首方の海面に注意を向けながら約5ノットの対地速力で航行していたところ、01時30分ごろ乗り揚げた。</p>

	<p>本船は、後進して一旦離礁したが、南西方の浅瀬に再び乗り揚げで航行できなくなり、潮に流されて海岸近くの岩場に漂着した。</p> <p>船長は、乗組員を安全だと思える岩場に上陸させ、本事故の発生を無線で僚船Aに伝え、救助を依頼した。</p> <p>船長及び乗組員は、04時00分ごろ海上保安庁のゴムボートに救助され、本事故現場に来ていた僚船Bに移乗し、鹿見港に帰った。</p> <p>本船は、7日クレーン船に搭載されて鹿見港の岸壁に陸揚げされ、のちに廃船処理された。</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 霧、風向 西南西、風力 3、視程 約50m</p> <p>海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の中央期、潮高 約96cm (大河内湾)、潮流 北流</p> <p>対馬海峡には、8月5日17時30分に海上濃霧警報が発表されていた。</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長は、対馬海峡に海上濃霧警報が発表されていることを知らなかった。</p> <p>船長は、故障していたレーダー及びGPSプロッターを修理しようとしたが、レーダーは、機種が古く修理箇所の部品がないと業者から言われて諦め、GPSプロッターは、内蔵電池が切れて画面が映らなくなっていると言われ、内蔵電池の取替えを待っている状況であった。</p> <p>船長は、GPS装置（プロッターとは別機器）が正常に緯度及び経度を表示しており、今までの経験から、帰航を開始するときの本船の大体の船位は分かっていたが、方位が分からなかった。</p> <p>船長は、本事故のあった海域を約50年間航行しており、対馬上島の北西岸に浅瀬があることは知っていたが、濃霧による視界制限状態だったので、陸岸が見えなかった。</p> <p>船長は、本船の倉庫に湿式の磁気コンパスを入れていたが、取り出さずに自身の勘を頼りに航行した。</p> <p>船長は、本船の南方で操業していた僚船Aと一緒に帰航しようとして航行を開始したとき、南進していたと思っていたが、実際は東方へ向けて航行していたことを本事故後に知った。</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・海象等の関与</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、濃霧により視程が約50mとなった対馬上島西方沖において、帰航する僚船Aに合流しようとした際、レーダーとGPSプロッターが故障して使用できず、勘を頼りに航行を続けたことが</p>

	<p>ら、対馬上島の北西岸に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、海上濃霧警報が発表されていることを知らなかったことから、レーダーとGPSプロッターが故障した状態で出港したのものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、濃霧により視程が約50mとなった対馬上島西方沖において、帰航する僚船Aに合流しようとした際、レーダーとGPSプロッターが故障して使用できず、勘を頼りに航行を続けたため、対馬上島の北西岸に乗り揚げたことにより発生したのものと考えられる。</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"> ・航海計器が故障した際は、できる限り速やかに修理し、視界が制限されるような情報が発表されているときは、出港を控えること。 ・出港する際には、最新の気象及び海象情報を入手して航海に支障がないかどうか判断すること。 ・視界制限状態において、航海計器が故障している場合は、磁気コンパス等により方位を確認した後に航行を開始することが望ましい。

付図1 事故発生経過概略図

