

船舶事故調査報告書

平成27年6月4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1月25日 05時55分ごろ
発生場所	大分県臼杵市臼杵漁港北北東方沖（三ツ子島南東岸） 下ノ江港灯台から真方位077° 0.8海里（M）付近 （概位 北緯33° 09.78′ 東経131° 50.60′）
事故調査の経過	平成27年1月27日、本事故の調査を担当する主管調査官（門司事務所）を指名した。 なお、後日、1人の地方事故調査官を新たに指名した。 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 暖栄丸、2.1トン OT3-60452、個人所有 7.46m（Lr）×2.32m×0.67m、FRP ディーゼル機関、77.2kW、平成3年3月19日 第294-23318号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 男性 70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58年7月2日 免許証交付日 平成24年12月7日 （平成30年7月1日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	中央部及び船尾部船底に破口、機関に濡損
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、平成27年1月25日05時35分ごろ臼杵漁港を出港した。 船長は、出港時、地霧（地表から2mくらいまでの低い層にかかる霧）模様の霧が濃淡を生じながら海面上を漂っており、視界が悪いと感じたが、ふだんどおり、臼杵市串ヶ鼻付近を目指し、専ら目視で見張りをしながら北北東進した。 船長は、GPSプロッターのレンジを、針路設定の目安とする串ヶ鼻が映るよう4～5Mに設定し、時折GPSプロッターの画面を見ながら、約7ノットの速力で航行中、05時55分ごろ、突然、船体に衝撃を感じた。

	<p>船長は、本船が停止して右舷側に45°程度傾斜していたので、乗り揚げたことが分かり、船首至近に見えた岩場に避難し、周囲の状況から、乗り揚げた場所が三ツ子島の南東端付近であることを知り、親族及び僚船の船長に連絡して救助を依頼し、海上保安庁に事故の発生を通報した。</p> <p>船長は、来援した親族の船に移乗したが、本船の傾斜が増大し始めたので、僚船の乗組員の援助を受けて排水ポンプを使用して排水作業を行うとともに、所属する漁業協同組合が準備したオイルフェンスを周囲に展張した。</p> <p>本船は、その後、半水没状態となり、26日午後、クレーン台船で吊り揚げられ、陸揚げされた。 (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 南、風力 2、視界 不良 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の初期</p> <p>24日の月没時刻：21時57分、25日の日出時刻：07時12分</p> <p>大分県中部には、大分地方気象台から、23日23時51分、濃霧注意報が発表された後、24日09時20分に解除され、25日06時44分、再度、濃霧注意報が発表された。</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船の喫水は、船首約0.90m、船尾約1.05mであった。</p> <p>本船には、レーダーがなかった。</p> <p>船長は、平成26年6月ごろ、本船のGPSプロッターを中古で購入して使用していたが、本機が危険域への接近警報等を設定できる機能を有していることを知らなかった。</p> <p>船長は、約10年間、本船での操業を経験していたが、漁業で生計を立てている状況にはなく、出漁頻度は月間3回程度であった上、そのほとんどが日中の出漁であり、夜間航行の経験が乏しかった。</p> <p>船長は、出漁する際、三ツ子島に接近する状況となったことがなかった。</p> <p>船長は、本事故後、僚船の船長から、上げ潮時には、本事故発生場所付近に西向きの潮流が生じる旨を知らされ、同潮流によって圧流されたのではないかと思った。</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>なし</p> <p>あり</p> <p>本船は、視界制限状態の臼杵漁港北北東方沖において、串ヶ鼻付近を目指して北北東進中、船長が、船位の確認を行っていなかったことから、三ツ子島に接近する進路で航行していることに気付かず、三ツ子島南東端付近の浅瀬に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、臼杵漁港から串ヶ鼻付近を目指して航行する際、これまで</p>

	<p>三ツ子島に接近する状況を生じたことがなかったことから、ふだんどおり航行すれば、串ヶ鼻付近に達するものと思われ、船位の確認を行っていなかったものと考えられる。</p> <p>本船は、本事故時、風潮流により、左方に偏位した可能性があると考えられるが、左方に偏位した状況を明らかにすることができなかった。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、本船が、視界制限状態の臼杵漁港北北東方沖を北北東進中、船長が、船位の確認を行っていなかったため、三ツ子島に接近する進路で航行していることに気付かず、三ツ子島南東端付近の浅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>
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"> ・ 視界制限時に航行する場合、GPSプロッター等を有効に活用し、船位の確認を適切に行うこと。

付図1 事故発生経過概略図

