

船舶事故調査報告書

平成29年3月16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28年2月8日 14時10分ごろ
発生場所	長崎県対馬市比田勝港 比田勝港雷崎灯台から真方位114°270m付近 (概位 北緯34°39.1′ 東経129°29.0′)
事故の概要	漁船宝生丸は、北東進中、浅瀬に乗り揚げた。 宝生丸は、船尾部船底外板の亀裂等を生じた。
事故調査の経過	平成28年2月12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
乗組員等に関する情報	船長 男性 83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50年3月7日 免許証交付日 平成26年8月26日 (平成32年1月31日まで有効)
死傷者等	なし
損傷	船尾部船底外板に亀裂、プロペラ翼、プロペラ軸及び舵頭材に曲損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南西、風力 4、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 ほぼ低潮時、潮高 約13cm 月齢：29日 長崎県上対馬には、2月8日04時39分に強風注意報が、10時46分には波浪注意報がそれぞれ発表され、本事故時も継続中であった。
事故の経過	本船は、船長ほか1人が乗り組み、刺し網漁を行う目的で、平成28年2月8日14時05分ごろ比田勝港を出発した。 船長は、操舵室で台の上に立って天窓から顔を出し、約8ノットの対地速力で、ふだんどおり比田勝港の沖にある防波堤（沖）（以下

	<p>「沖防波堤」という。)の南端付近に向けて東南東進し、沖防波堤の北側を通過するつもりで左舵を取ったところ、14時10分ごろ船尾部船底に衝撃を感じた。</p> <p>船長は、浅瀬に乗り揚げたと思い、主機を停止したが、本船が南西の風によって押され、沖防波堤に向かって船底を擦りながら動き出したので、主機のクラッチを前進側に入れて左転しようとしたところ、プロペラに衝撃を感じ、また、舵が動かなかったので、再度主機を停止した。</p> <p>本船は、その後、南西の風に押されて離礁した。</p> <p>船長は、携帯電話で自宅にいる家族に連絡を取っていたとき、巡視艇が比田勝港から出て来たのを認め、手招きしながら大声で救助を求めた。</p> <p>本船は、来援した巡視艇に横抱きされて比田勝港の岸壁に着岸した。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船の喫水は、船首約0.5m、船尾約1.5mであった。</p> <p>海図W175(比田勝港)によれば、'比田勝港雷埼灯台と沖防波堤との間には南方に向けて舌状に張り出した浅所域'(以下「本件浅所域」という。)があり、本事故発生場所の水深は1.3mである。また、沖防波堤と本件浅所域との間の可航水路(水深2m以上)幅は、沖防波堤の西方で最大約180m、北端部で約30mである。</p> <p>船長は、岸壁から本船に乗り込む際、岸壁から上甲板までの段差の具合から、大潮の低潮時であることを知った。</p> <p>船長は、比田勝港の北北東方沖にある漁場まで近道をする目的で沖防波堤の北側を通ることとしており、ふだん沖防波堤の南端付近に向けて東南東進し、沖防波堤までの距離を目測して北北東方へ変針し、沖防波堤と本件浅所域との間を航行して比田勝港外に出ていた。</p> <p>船長は、沖防波堤の南端付近で変針する際、沖防波堤までの距離を感覚的に判断して左舵を取っていた。</p> <p>船長は、24~25歳ごろから比田勝港周辺で操船及び操業を行っており、高潮時には本事故発生場所付近を通航した経験があった。</p> <p>船長は、夜間に航行する際、安全航行のためGPSプロッターを使用しているが、本事故時は昼間であり、周囲が見えていたので使用していなかった。</p> <p>船長及び乗組員は、本事故時、救命胴衣を着用していた。</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、比田勝港内を東南東進中、船長が、沖防波堤までの距離を</p>

	<p>目測し、船位の確認を適切に行っていなかったことから、日頃の変針予定場所よりも手前で変針し、本件浅所域に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、出航時には大潮の低潮時であることは知っていたものの、沖防波堤の南端付近に向けて東南東進中、大潮の低潮時によって沖防波堤がふだんより高く見えていたことから、沖防波堤までの距離の目測を誤った可能性があると考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、本船が、比田勝港内を東南東進中、船長が、沖防波堤までの距離を目測し、船位の確認を適切に行っていなかったため、日頃の変針予定場所よりも手前で変針し、本件浅所域に乗り揚げ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"> ・ 浅瀬が存在する水域を航行する場合、避険線を設定するなどして船位の確認に心掛けること。 ・ 魚群探知機など水深が表示される機器を備えている場合、表示される水深は船底下の水深であることに注意すること。

図1 事故発生経過概略図

