

船舶事故調査報告書

令和元年9月25日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

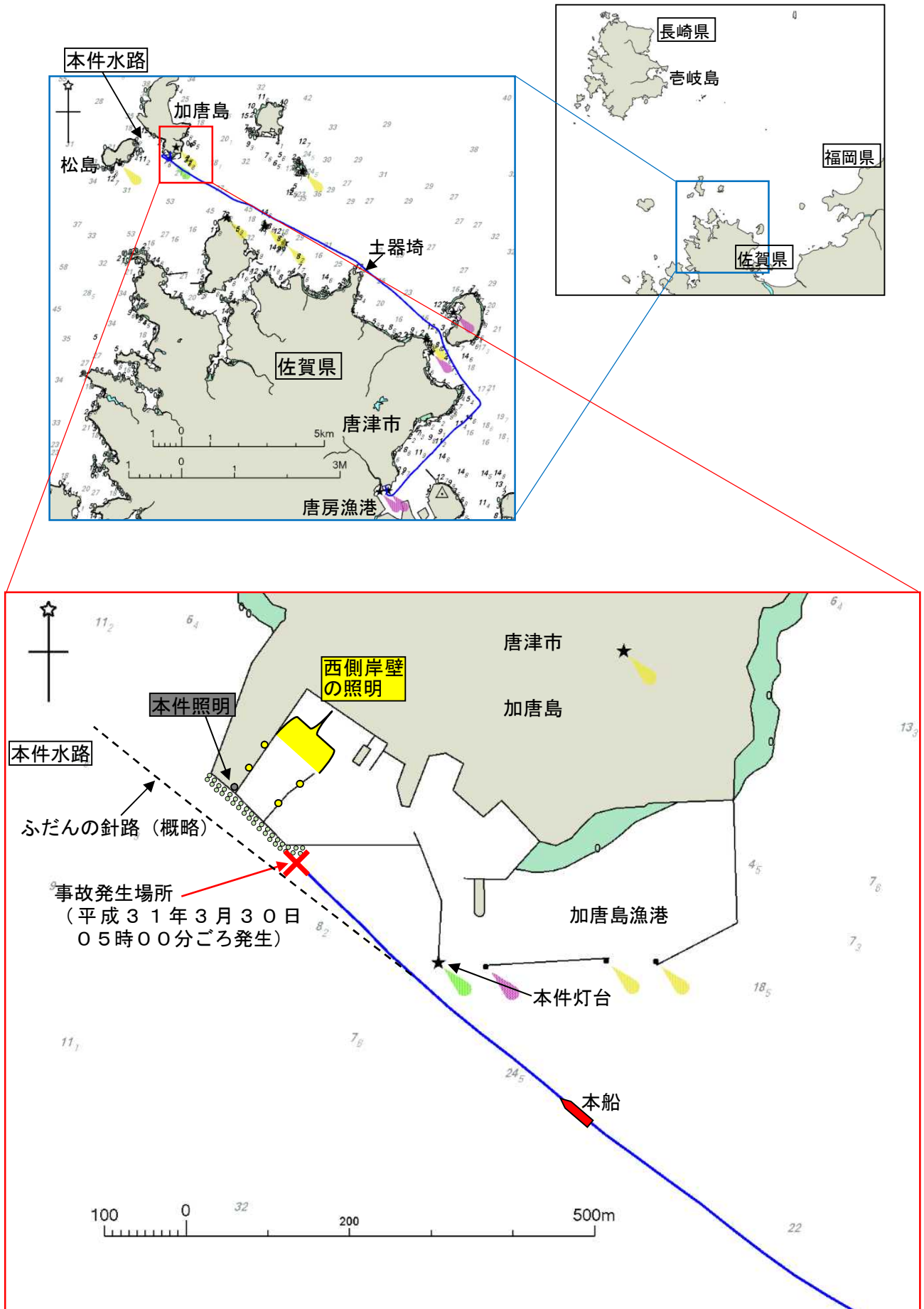
委員 佐藤 雄二（部会長）
委員 田村 兼吉
委員 岡本 満喜子

事故種類	乗揚
発生日時	平成31年3月30日 05時00分ごろ
発生場所	佐賀県唐津市加唐島漁港南西部の消波ブロック 加唐島港西防波堤灯台から真方位305° 230m付近 (概位 北緯33° 35.2′ 東経129° 51.5′)
事故の概要	遊漁船海皇は、北西進中、消波ブロックに乗り揚げた。 海皇は、右舷前部船底外板の破口等を生じた。
事故調査の経過	平成31年4月18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	遊漁船 海皇、4.9トン 292-38155佐賀、個人所有 11.98m (Lr) × 2.80m × 0.85m、FRP ディーゼル機関、301.55kW、昭和63年8月
乗組員等に関する情報	船長 男性 69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63年8月4日 免許証交付日 平成30年10月22日 (令和5年12月24日まで有効)
死傷者等	なし
損傷	右舷前部船底外板に破口及び亀裂、プロペラ翼及び舵板に曲損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 西、風力 1～2、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の中央期 日出時刻：06時12分ごろ 常用薄明開始時刻：05時47分ごろ
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、釣り客9人を乗せ、船首約0.8m、船尾約1.0mの喫水で、平成31年3月30日04時22分ごろ長崎県杵岐市杵岐島北西方沖の釣り場に向けて唐津市唐房漁港を出港した。 本船は、船長が、操舵室右舷側の椅子に腰を掛けて手動操舵に当たり、レーダー及びGPSプロッターを作動させ、唐津市土器埼北東方沖を通過した後、唐津市加唐島と松島間の水路（以下「本件水路」

	<p>という。)に向けて約18～19ノットの対地速力で北西進した。</p> <p>船長は、加唐島漁港南端にある加唐島港西防波堤灯台（以下「本件灯台」という。）の灯光（緑光）を船首目標として航行し、本件灯台の南東方1.5km付近で本件灯台北西方の‘加唐島漁港西側岸壁付近に設置されている複数基の照明’（以下「西側岸壁の照明」という。）の明かりが見えるようになり、本件灯台及び西側岸壁の照明を右舷船首方に見るような状態で続航した。</p> <p>本船は、本件水路の南東部付近に差し掛かり、船長が、本件灯台を右舷側に約40m離して通過した後、西側岸壁の照明を見ながら北西進中、ふだんと西側岸壁の照明の見え方が異なるように感じて気になり、足元の台上に立ち、操舵室前部上側の窓から前方を見ていたところ、至近に防波堤が見え、左舵を取ったものの、05時00分ごろ加唐島漁港南西部の消波ブロックに乗り揚げて通過した。</p> <p>船長は、機関を中立運転とし、操舵室及び船室にいた釣り客に負傷者がいないことを確認した後、加唐島漁港に入港して本船を岸壁に着岸させ、釣り客全員を下ろした後、知り合いの漁船に釣り客の搬送を依頼し、本船の損傷状況を確認するとともに、加唐島の知人に連絡し、同知人と共に本船を同漁港に陸揚げした。</p> <p>本船は、加唐島漁港で仮修理が行われた後、本事故の約1週間後、船長の知人の漁船にえい航されて唐房漁港に入港した。</p> <p>(付図1 航行経路図、付表1 本船のGPS記録(抜粋)、写真1 本船、写真2 本事故時の操船状況(再現)、写真3 操舵室前部上側の窓からの見通し状況、写真4 GPSプロッター 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長は、プレジャーボートの船長として約25年、遊漁船の船長として約4年の経験があり、最近では1週間に1回の頻度で、壱岐島付近で遊漁を行っていた。</p> <p>船長は、ふだん、本件水路を航行する際、西側岸壁の照明付近を通過した後には、加唐島及び松島にほとんど明かりがなく、松島側に浅瀬が存在することを知っていたので、本件灯台及び西側岸壁の照明の西端の照明（以下「本件照明」という。）を右舷側に約40～50m離してなるべく加唐島側に寄せるように操船していた。</p> <p>船長は、ふだん、本件照明に接近した後は、GPSプロッターに記録した過去の航跡に沿うように操船していたが、本事故時、西側岸壁の照明の見え方が気になっていたため、GPSプロッターを見ていなかった。</p> <p>船長は、消波ブロックに乗り揚げた後、本件照明が消灯しているように見えたので、本件照明の東側の照明を本件照明と思い、針路を誤ったのではないかと本事故後に思った。</p> <p>加唐島漁港を管理する唐津市によれば、平成31年3月28日に加唐島漁港照明灯のLED化工事が完了しており、本事故後に西側岸壁</p>

	<p>の照明を確認したところ点灯していたものの、西側岸壁の照明のタイマー装置に不具合が発見され、早朝の時間帯に消灯していた可能性があり、3月30日05時ごろの本件照明の点灯状況は不明である。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析</p>	<p>あり なし 不明</p> <p>本船は、本件水路の南東部付近を北西進中、船長が、西側岸壁の照明を右舷船首方に見る状態で航行していた際、ふだんと西側岸壁の照明の見え方が異なるように感じて気になり、西側岸壁の照明を見ながら航行を続けたことから、加唐島漁港南西部の消波ブロックに接近していることに気付かず、同消波ブロックに乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>本件照明の点灯状況は、明らかにすることができなかった。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、本船が本件水路の南東部付近を北西進中、船長が、西側岸壁の照明を右舷船首方に見る状態で航行していた際、ふだんと西側岸壁の照明の見え方が異なるように感じて気になり、西側岸壁の照明を見ながら航行を続けたため、加唐島漁港南西部の消波ブロックに接近していることに気付かず、同消波ブロックに乗り揚げたものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</p>	<p>今後の同種事故等の再発防止及び被害の軽減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"> ・慣れた海域を航行する場合においても、GPSプロッター等の航海計器を活用して船位及び針路の確認を適切に行うこと。 ・船長は、事故が発生した場合、速やかに海上保安庁等の関係機関に通報すること。

付図1 航行経路図



付表 1 本船のGPS記録(抜粋)

船位	
北緯 (° -′)	東経 (° -′)
33-34.708	129-52.407
33-34.719	129-52.378
33-34.731	129-52.350
33-34.744	129-52.322
33-34.757	129-52.294
33-34.769	129-52.266
33-34.783	129-52.239
33-34.797	129-52.212
33-34.810	129-52.185
33-34.824	129-52.158
33-34.838	129-52.132
33-34.852	129-52.105
33-34.866	129-52.078
33-34.880	129-52.051
33-34.893	129-52.024
33-34.906	129-51.997
33-34.919	129-51.969
33-34.932	129-51.942
33-34.946	129-51.915
33-34.961	129-51.890
33-34.977	129-51.865
33-34.993	129-51.841
33-35.008	129-51.816
33-35.024	129-51.790
33-35.039	129-51.765
33-35.056	129-51.740
33-35.073	129-51.716
33-35.090	129-51.691
33-35.106	129-51.666
33-35.123	129-51.641
33-35.141	129-51.617
33-35.159	129-51.593
33-35.178	129-51.571
33-35.196	129-51.548
33-35.215	129-51.525
33-35.224	129-51.505
33-35.225	129-51.497
33-35.225	129-51.489

※船位は、操舵室上方に設置されたGPSアンテナの位置であり、また、毎5秒間隔で記録されたものである。

写真1 本船



写真2 本事故時の操船状況（再現）



写真3 操舵室前部上側の窓からの見通し状況

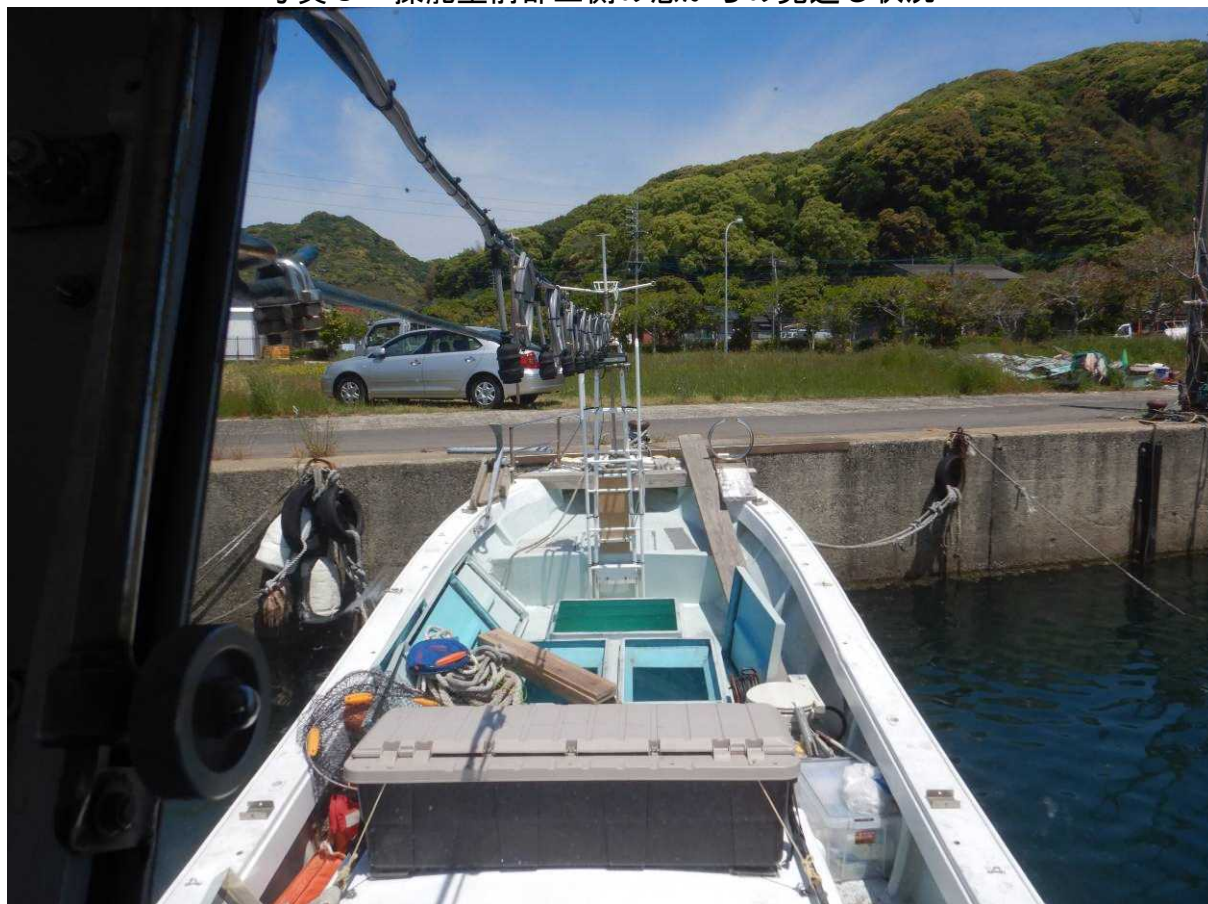


写真4 GPSプロッター

