

## 船舶事故調査報告書

平成31年3月27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30年8月26日 03時20分ごろ
発生場所	長崎県対馬市上県町佐護湊漁港 対馬棹埼灯台から真方位095° 1,950m付近 （概位 北緯34° 38.7′ 東経129° 20.5′）
事故の概要	漁船宝誠丸は、南西進中、浅所に乗り揚げた。 宝誠丸は、船底外板の破口等を生じた。
事故調査の経過	平成30年8月29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。
<b>事実情報</b> 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 宝誠丸、4.03トン NS3-85333（漁船登録番号）、個人所有 9.20m (Lr) × 2.20m × 0.82m、FRP ディーゼル機関、128kW（動力漁船登録票による）、昭和56年 2月23日
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49年9月5日 免許証交付日 平成30年4月12日 （平成35年10月27日まで有効） 甲板員 女性 69歳 二級小型船舶操縦士 免許登録日 平成28年5月6日 免許証交付日 平成28年5月6日 （平成33年5月5日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	船底外板及び左舷外板に破口、プロペラシャフト等に曲損（全損）
気象・海象	気象：天気 雨、風向 南、風力 2、視界 不良 海象：潮汐 上げ潮の初期、水温 約27℃
事故の経過	本船は、船長及び甲板員1人が乗り組み、いさきの一本釣り漁を行う目的で、平成30年8月25日18時30分ごろ佐護湊漁港北東方沖の水深約25mの漁場に向けて出港した。

	<p>船長は、18時45分ごろ漁場に到着し、投錨して操業を開始し、GPSプロッターで確認した水深25m線に沿って錨泊場所をわずかに変えながら操業中、釣り餌がなくなったので帰港することとし、26日03時10分ごろ抜錨して帰航を開始した。</p> <p>本船は、雨で周囲の見通しが良くなかったものの、船長が、佐護湊漁港の島防波堤東端に設置された赤色の標識灯の灯火が視認出来たので、同灯火を船首目標にして航行すれば安全に帰港できると思い、主機を回転数毎分約1,000として約5ノットの対地速力で航行中、03時20分ごろ船尾に軽い衝撃を感じ、主機が停止した。</p> <p>船長は、本船が浅所に乗り揚げてプロペラ翼と舵を損傷したことに気付き、親族に電話して来援を求め、本船近くの陸岸に到着した親族に向けて船内からロープを投げて固定物に縛るように依頼し、同ロープの一端を船に固縛した後、甲板員とともに、同ロープ伝いに陸岸へ避難した。</p> <p>本船は、船長から本事故発生の連絡を受けた所属漁協の依頼により来援したクレーン車で吊り上げられ、佐護湊漁港の造船所に陸揚げされた。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、写真1 本船、写真2 後部甲板から見た操縦場所 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1.3mであった。</p> <p>船長は、ふだん、昼間に本事故現場より陸岸寄りで刺し網漁を行っていたものの、僚船の乗組員からいさきが釣れていることを聞き、事故の前日初めていさきの一本釣りに出て、本事故時と同じ漁場で操業を行い、島防波堤東端に設置された赤色の標識灯の灯火を船首目標に帰港していた。</p> <p>船長は、レーダーを作動させていなかった。</p> <p>甲板員は、発進後、後部甲板に腰を降ろして前方を見ていたが、船長が立って操船しているので、居眠りをせず、GPSプロッターを見ながら安全に航行していると思っていた。</p> <p>船長及び甲板員は、救命胴衣（固形式）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、雨により視界が悪い状況下、船長が、レーダー及びGPSプロッターを活用して船位の確認を適切に行わずに航行を続けたことから、浅所に接近していることに気付かず、同浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、発進した漁場が前日と同じ海域で、前日島防波堤東端に設置された赤色の標識灯の灯火を船首目標にして安全に入港できたこと</p>

	<p>から、同灯火を目標に航行すれば、安全に入港できると考えていたものと考えられる。</p> <p>甲板員は、船長が立って操船していたので、居眠りせず、安全に航行していると考えていたものと考えられる。</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、夜間、本船が、雨により視界が悪い状況下、船長が、レーダーやGPSプロッターを活用して船位の確認を適切に行わずに航行を続けたため、浅所に接近していることに気付かず、同浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p>
<b>再発防止策</b>	<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>・ 視界が悪い状況下で航行する場合、レーダーやGPSプロッターを活用して船位の確認を適切に行うこと。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図

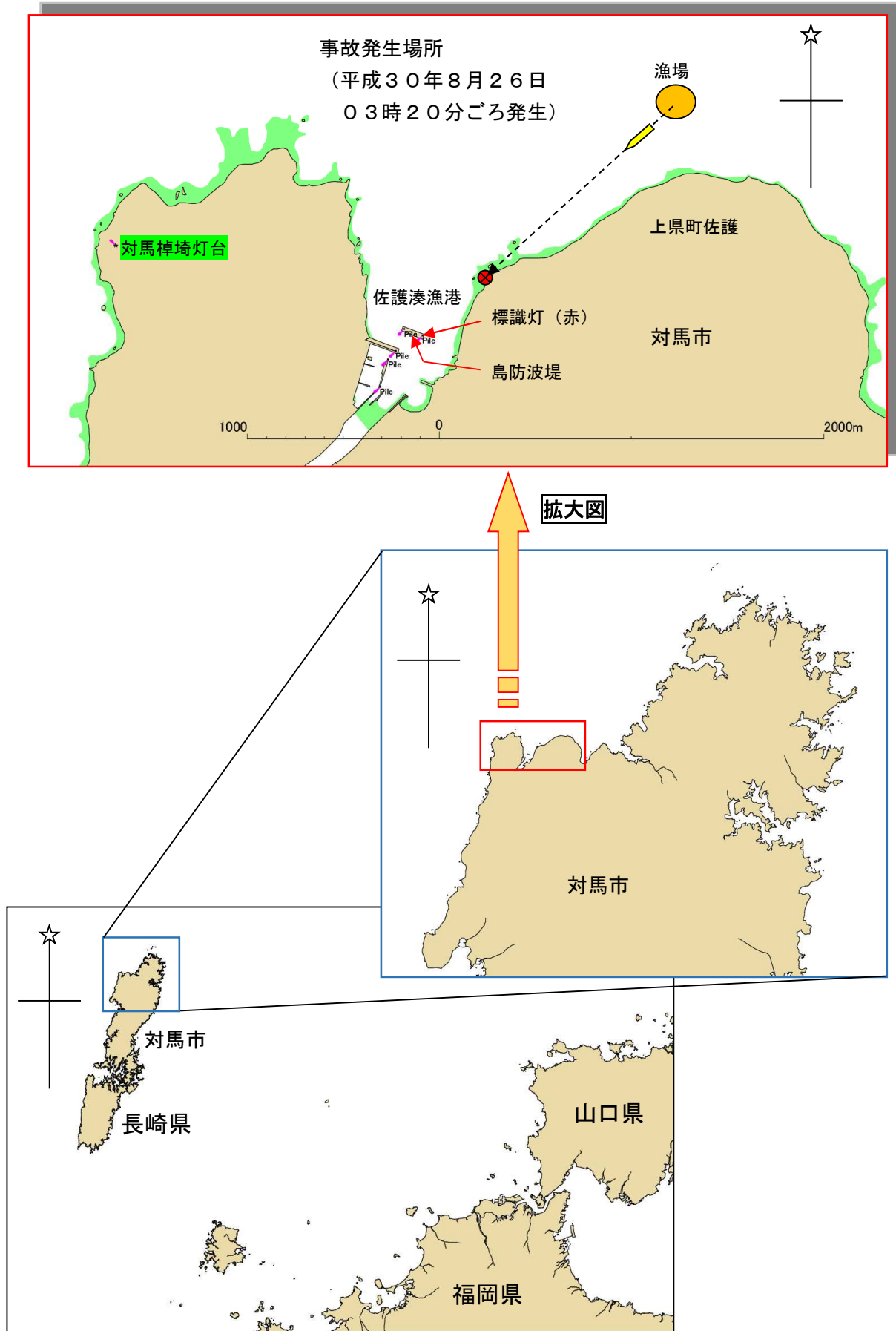


写真1 本船



写真2 後部甲板から見た操縦場所

