

船舶事故調査報告書

令和元年5月22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

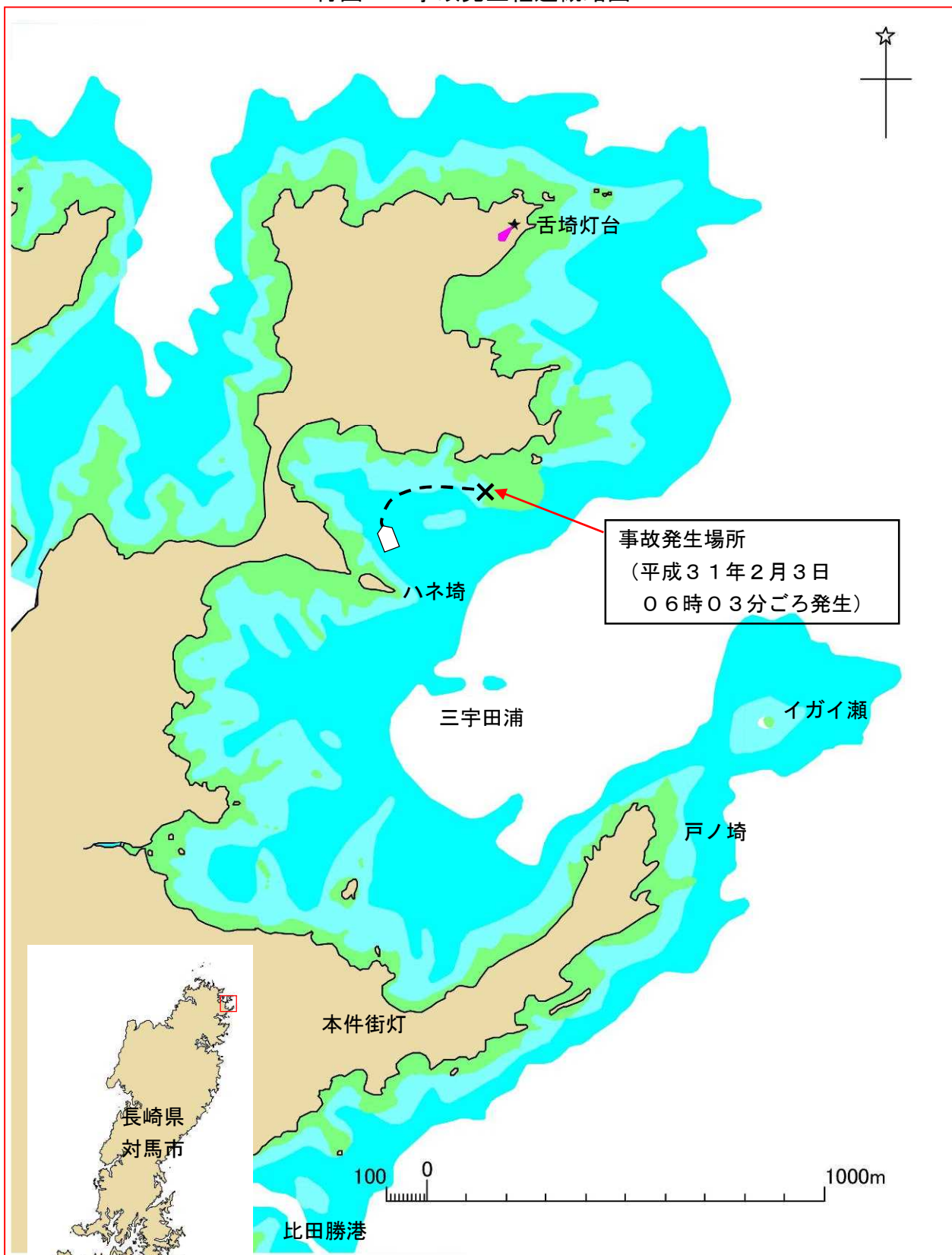
| | |
|---|---|
| 事故種類 | 乗揚 |
| 発生日時 | 平成31年2月3日 06時03分ごろ |
| 発生場所 | 長崎県対馬市三宇田浦北側の干出岩 舌崎灯台から真方位186°680m付近 （概位 北緯34°40.6′ 東経129°29.6′） |
| 事故の概要 | 漁船権現丸は、漁場を出発して航行中、干出岩に乗り揚げた。 権現丸は、船長及び甲板員が負傷し、右舷舷側外板の大破等を生じた。 |
| 事故調査の経過 | 平成31年2月4日、本事故の調査を担当する主管調査官（門司事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。 |
| 事実情報 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 権現丸、5.5トン NS2-17245（漁船登録番号）、上対馬町漁業協同組合 11.61m(Lr)×2.93m×0.73m、FRP ディーゼル機関、302kW、平成12年8月16日 第290-54384号（船舶検査済票の番号） |
| 乗組員等に関する情報 | 船長 男性 28歳 一級小型船舶操縦士 免許登録日 平成28年3月22日 免許証交付日 平成28年3月22日 （令和3年3月21日まで有効） 甲板員 男性 82歳 |
| 死傷者等 | 重傷 1人（甲板員）、軽傷 1人（船長） |
| 損傷 | 右舷舷側外板の大破等（全損） |
| 気象・海象 | 気象：天気 雨、風向 南東、風力 4、視界 良好 海象：波向 南東、波高 約1m、潮汐 上げ潮の中央期 日出時刻：07時19分ごろ |
| 事故の経過 | 本船は、船長及び甲板員が乗り組み、平成31年2月3日04時30分ごろさざえ刺し網漁の揚網を行う目的で対馬市比田勝港を出港し、同港北方の三宇田浦北側にあるハネ埼北西側の漁場に至り、05時00分ごろから前日に仕掛けた刺し網の揚網を行っていた。 船長は、前部甲板の左舷側から刺し網を網の北端まで揚げ終わり、 |

| | |
|--------|---|
| | <p>06時00分ごろ帰港することとし、操舵室で舵輪の前に立った姿勢で操船に当たり、甲板員を同室後方で休ませ、主機をアイドル回転である回転数毎分約500として前進を開始し、船首が北西方を向いていたので東南東方沖に向けようと右舵一杯を取った。</p> <p>船長は、右転しながら南方の対岸に見える1つの‘街灯の明かり’（以下「本件街灯」という。）の方向を確認し、ふだんどおり本件街灯が右舷正横より少し後ろに見えるようになり、また、船首方が日出前で明るくなり始めていたので、船首がおおむね東南東方に向いたと思い、舵を中央に戻した。</p> <p>船長は、約4ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で東進中、針路及び船位を確認しようと0.5又は0.75海里レンジで表示させていたレーダー画面を見たところ、左舷方に陸岸及び点在する海面上の岩の映像を認め、魚群探知機の水深表示が5～6mであったので、北側の陸岸付近の干出岩に接近していることに気付いた。</p> <p>本船は、06時03分ごろ、船長が右舵を取ろうとしたもののゴトンという軽い衝撃を感じ、左舷船首部が海面下の干出岩に乗り揚げた。</p> <p>船長は、本船に積んでいた竹棒で押して離礁を試みたもののできなかったので、知人の船に引き出してもらおうと思い、携帯電話で知人を呼び出していたところ、操舵室下方からドドンという大きな音が聞こえるとともに、操舵室内に大量の海水が床下から浸水してくる状況を認めた。</p> <p>船長は、甲板員と共に操舵室後方の出入口から脱出し、既に船尾部が沈下している状況であったので、左舷側から海に入り、海面上に出ている岩場に避難した。</p> <p>船長の家族は、本船がふだんどおりの時間に帰港せず、船長の携帯電話が通じない状態であったので、06時25分ごろ118番通報した。</p> <p>船長及び甲板員は、明るくなるのを待って陸岸まで歩いて移動した後、捜索に当たっていた僚船に救助され、三宇田浦南西側の砂浜に搬送された。</p> <p>船長及び甲板員は、陸岸まで歩いて移動した際に身体が海中の岩に当たるなどしていたので、甲板員が救急車で、船長が家族の車でそれぞれ病院に搬送され、甲板員が多発肋骨骨折、低体温症及び背部打撲と、船長が身体各部の打撲とそれぞれ診断された。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図、写真1 本船、写真2 本船（本事故後）、写真3 本船（引揚げ時） 参照）</p> |
| その他の事項 | <p>船長は、約4年前から家族が船長を務める漁船に甲板員として乗り組み、平成30年8月以降は本船に船長として乗り組んでいた。</p> <p>船長は、家族の漁船に甲板員として乗り組んでいた際、本事故発生</p> |

| | |
|---|---|
| | <p>場所付近から戸ノ崎北方のイガイ瀬を安全に離して沖に出る際の針路の目安になるものを探し、本件街灯が右舷正横より少し後ろに見えるまで右転すれば良いと思っていた。</p> <p>船長は、右舵一杯を取ってから舵を中央に戻すまでの右転している間、右舷方の本件街灯ばかりに意識が向いており、舵を中央に戻してレーダー画面を見た際には、既に水深が十分にある海域を航行していると思っていた。</p> <p>船長は、揚網を終える頃から南東風が強まったことを感じており、南東風及び北側の陸岸に寄せる磯波により、思っていたよりも北方に圧流されていたと本事故後に思った。</p> <p>船長は、時季により刺し網漁、潜水漁を本事故発生場所付近で行っていたので、陸岸付近に干出岩が拡延していることをよく知っていた。</p> <p>船長は、さざえ刺し網漁を行う際、陸岸近くのよく知っている海域で操業を行うので、ふだんからGPSプロッターを見ることなく、GPSプロッターには過去の航跡を記録していなかった。</p> <p>船長は、ふだんから、イガイ瀬を通過するまで、主機をアイドリング回転で前進して約4knの速力で航行していた。</p> <p>船長は、ふだん、テレビ、スマートフォン等で気象情報を確認し、風速が約7～8mを超える予報の場合には出漁を取りやめていたが、本事故当日の明け方までは荒天にならない予報を見て出漁した。</p> <p>船長は、本船の喫水を把握していなかったが、本事故発生場所付近では、陸岸近くの干出岩に接近しなければ安全に通航できると考えていた。</p> <p>船長及び甲板員は、救命胴衣を着用していた。</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 あり</p> <p>本船は、風力4の南東風が吹き、北側の陸岸に向かって波高約1mの磯波が寄せる状況下、三宇田浦北側の漁場を出発して東南東方沖に向かう際、船長が、針路の目安としている本件街灯を見ることに意識を向け、目視により本件街灯のある右舷方のみを見ながら約4knの速力で右転し、北方に圧流されていることに気付かず航行を続けたことから、海面下の干出岩に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、ふだんから本件街灯の見える方向を目安に右転しておおむねの針路に向けていたことから、ふだんどおり目視により本件街灯のある右舷方のみを見ながら右転していたものと考えられる。</p> |
| <p>原因</p> | <p>本事故は、夜間、本船が、風力4の南東風が吹き、北側の陸岸に向かって波高約1mの磯波が寄せる状況下、三宇田浦北側の漁場を出発</p> |

| | |
|---------------------|--|
| | <p>して東南東方沖に向かう際、船長が、針路の目安としている本件街灯を見ることに意識を向け、目視により本件街灯のある右舷方のみを見ながら約4knの速力で右転し、北方に圧流されていることに気付かずに航行を続けたため、海面下の干出岩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"> ・ 夜間、陸岸付近を航行する場合には、GPSプロッター、レーダー等の航海計器を活用し、船位を確認すること。 ・ 狭い海域を航行する際は、風向、波向等の状況を考慮し、可能な限り浅所に接近しない針路をとること。 |

付図1 事故発生経過概略図



- 干出帯
- 水深2m以下
- 水深10m以下

写真1 本船



写真2 本船（本事故後）



写真3 本船（引揚げ時）

