

## 船舶事故調査報告書

令和元年12月4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1月30日 22時50分ごろ
発生場所	長崎県佐世保市黒島西方沖の平瀬 黒島港沖防波堤東灯台から真方位260° 1.5海里（M）付近 （概位 北緯33° 08.6′ 東経129° 29.9′）
事故の概要	漁船久吉丸は、北進中、平瀬に乗り揚げた。 久吉丸は、船底外板の亀裂等を生じた。
事故調査の経過	平成31年2月5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	漁船 久吉丸、5.4トン HS2-3220（漁船登録番号）、個人所有 11.70m（Lr）×2.74m×1.00m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数70、昭和58年8月20日
乗組員等に関する情報	船長 男性 67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 平成4年12月17日 免許証交付日 平成30年2月5日 （令和5年7月2日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	船底外板に亀裂を伴う擦過傷、プロペラ軸が脱落、ブラケット及び舵板に破損等
気象・海象	気象：天気 雨、風向 東南東、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 低潮時
事故の経過	本船は、船長及び甲板員が乗り組み、回航の目的で、平成31年1月30日18時30分ごろ関門港門司区に向けて熊本県三角港を出港した。 本船は、船長が、長崎県長崎市池島南方沖で甲板員から操船を代わり、操舵室の渡し板に腰を掛け、GPSプロッターを作動させ、遠隔操縦装置を使用して手動操舵で操船を行い、甲板員が操舵室後方で休息をとり、約9ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で北進した。

	<p>船長は、不慣れな海域での夜間の航海となり、また、GPSプロッタの操作用のリモートコントローラーの電池が切れて地形図を拡大することができなかつたので、不安を感じつつ、専ら目視により船位の確認を行っていた。</p> <p>船長は、長崎県西海市<sup>さいかい</sup>崎戸<sup>さきと</sup>港西方沖で左舷方約5Mに北進する商船の灯火を認め、他船が航行したルートを航行すれば浅所等を避けることができると考え、同商船に後続しようと黒島南方沖で左舵を取って北西進していたところ、途中、今度は黒島西方沖を南進する小型船舶の灯火を認め、再び同様に考え、同小型船舶が航行していた黒島西方沖に向けて針路を北方に転じ、増速した。</p> <p>本船は、約15knの速力で北進中、船長が、浅所にプロペラ翼が接触する衝撃を感じた直後、減速に続いて主機を中立運転としたものの、22時50分ごろ平瀬に乗り揚げた。</p> <p>船長は、主機を後進にかけて離礁を試みたが、離礁することができず、携帯電話で118番通報を行った後、損傷状況の確認を行い、機関室等に浸水を認めた。</p> <p>本船は、船長及び甲板員が来援した巡視船に移乗し、海上保安官による排水作業が行われる中、上げ潮に乗じて自然離礁し、船長が手配した知人の船舶で佐世保市<sup>さいほ</sup>相浦<sup>あいのうら</sup>港までえい航され、後日、廃船処理された。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、写真1 本船 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船の喫水は、船首約0.3m、船尾約1.5mであった。</p> <p>船長は、平成13年ごろから関門港門司区を基地として操業を行っており、本船を、広島県の船舶所有者から購入し、船長の地元の三角港まで日中に回航を行い、その後、同港に係留していたが、福岡県北九州市の知人に売却することとなり、関門港門司区まで本船の回航を行うこととなった。</p> <p>船長は、長崎市長崎漁港を基地としていたことがあったものの、池島以北の海域には不慣れであったので、一旦、長崎漁港に入港して31日の日中に航海を再開するつもりであったが、甲板員の仕事の都合で31日までには関門港門司区に入港する必要がある中、31日に航行予定海域が荒天となる旨の気象情報を入手し、長崎漁港に入港せずに夜間の航海を続けることとした。</p> <p>平瀬は、黒島西岸の西方沖約450mに位置する瀬で、海図W1232（佐世保港及付近）によれば、平均水面上の高さが3.0mの水上市岩の周囲に干出岩が拡延しており、航路標識は設置されていない。</p> <p>船長は、平瀬の存在を知らなかつた。</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>あり</p> <p>あり</p>

<p>気象・海象等の関与 判明した事項の解析</p>	<p>なし</p> <p>本船は、黒島西方沖を北進中、GPSプロッターが正常に使用できない状況下、船長が、平瀬の存在を知らず、平瀬に向かって航行を続けたことから、平瀬に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、不慣れな海域での夜間の航海である上、GPSプロッターの操作のリモートコントローラーの電池が切れて地形図を拡大することができなかつたので、不安を感じつつ、専ら目視により船位の確認を行っていたところ、黒島西方沖を南進する小型船舶の灯火を認め、他船が航行したルートを航行すれば浅所等を避けることができると考えたことから、同小型船舶が航行していた黒島西方沖を航行したのと考えられる。</p> <p>船長は、一旦、長崎漁港に入港して翌日の日中に航海を再開するつもりであったが、仕事の都合に加えて航行予定海域の翌日の荒天が予想されたことから、長崎漁港に入港せずに夜間の航海を続けたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、本船が黒島西方沖を北進中、GPSプロッターが正常に使用できない状況下、船長が、平瀬の存在を知らず、平瀬に向かって航行を続けたため、平瀬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"> <li>・ 航海前に航行予定海域の水路調査、及び航海計器の点検、整備を行っておくこと。</li> <li>・ 夜間の航海に不安を感じる場合は、安全を最優先し、最寄りの港に入港するなどの措置をとること。</li> <li>・ 不慣れな海域を航行する場合は、夜間の航海とならないように余裕を持った航海計画を立てることが望ましい。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図

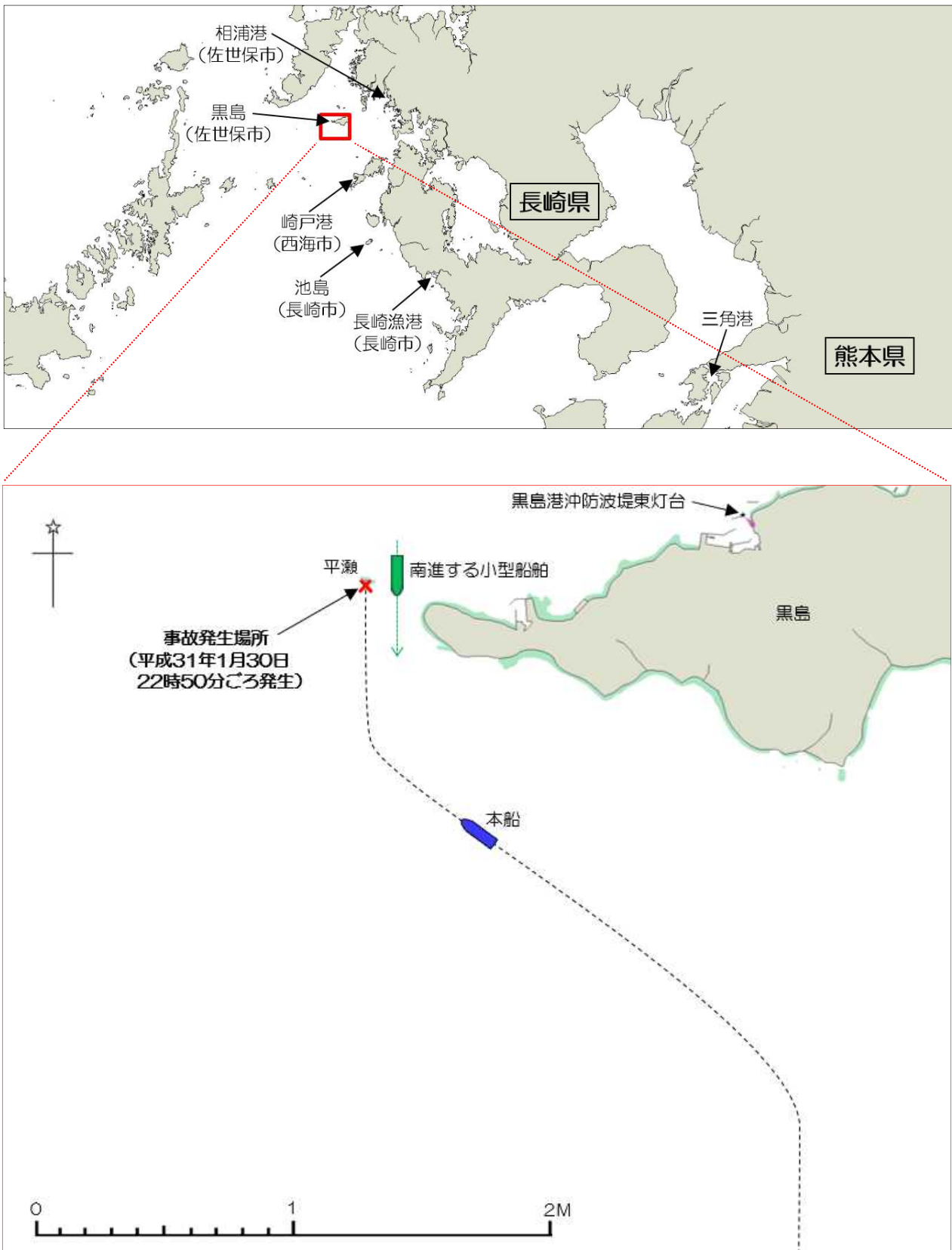


写真1 本船

