

船舶事故調査報告書

令和3年2月24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	令和2年7月7日 04時30分ごろ
発生場所	山口県長門市 ^{おうみ} 青海島北西方沖 今岬灯台から真方位062° 1.9海里（M）付近 （概位 北緯34° 25.9′ 東経131° 09.9′）
事故の概要	漁船 ^{きよし} 清丸は、航行中、岩に乗り揚げた。 清丸は、右舷後部船底外板の破口等を生じた。
事故調査の経過	令和2年7月28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 清丸、12トン YG2-7634（漁船登録番号）、個人所有 14.94m（Lr）×3.69m×1.19m、FRP ディーゼル機関、569kW（動力漁船登録票による）、平成3年4月26日
乗組員等に関する情報	船長 男性 35歳 一級小型船舶操縦士 免許登録日 平成16年3月26日 免許証交付日 平成30年4月10日 （令和6年3月28日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	右舷船尾部船底外板に破口及び擦過傷
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 西南西、風力 4、視界 良好 海象：うねり 波向 西南西、波高 約1.0～1.5m、潮汐 低潮時
事故の経過	本船は、船長ほか2人が乗り組み、いわしすくい網漁の目的で、令和2年7月7日01時10分ごろ長門市 ^{みなと} 湊漁港を出港し、同市北部沿岸で魚群探索を行った後、03時00分ごろ山口県 ^{ふかわ} 深川湾中央部で操業を始めた。 本船は、03時40分ごろ深川湾北東部に移動し、0.75Mレンジとしたレーダー、横幅を約3～4Mに設定したGPSプロッター、魚群探知機及びソナーを作動させ、漂泊して操業を再開した。

	<p>本船は、04時00分ごろ西南西方からの風及びうねりを受けるようになり、東北東方へ流されては機関を始動させて西南西進して再び漂流した状態で操業を行うことを数回繰り返した。</p> <p>船長は、04時20分ごろ更に風が強くなったと感じ、周囲の海上に風浪が発生しているのを認めたので、圧流を抑える目的で、船尾からパラシュート型シーアンカーを投入し、船首が東北東方を向いた状態で東北東方へ流されながら操業を続けた。</p> <p>船長は、魚をいけすに移し終えて操舵室に戻り、魚群探知機及びソナーの画面を見たところ、水深が浅くなっていることを認め、青海島北西岸に接近していることに気付いた。</p> <p>船長は、青海島北西岸から離れる目的で、甲板員にパラシュート型シーアンカーを揚収するように指示し、同アンカーの揚収を終え、クラッチレバーを前進として左舵一杯としたところ、04時30分ごろ船底に衝撃を感じた。</p> <p>本船は青海島西方沖で停船し、船長が、GPSプロッターの画面を見て‘青海島北西方沖の岩’（以下「本件岩」という。）を乗り切ったことを知り、本船の損傷状況を確認して自力航行可能と判断し、湊漁港に帰港して水揚げを行った後、造船所に向かった。</p> <p>船長は、昼ごろ、造船所を訪れた海上保安庁に本事故のことを聞かれ、本事故の調査を受けた。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図、写真1 本船、写真2 本船の右舷船尾部の損傷状況 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1.7mであった。</p> <p>船長は、ふだん、山口県油谷湾^{ゆた}で操業を行っており、深川湾で操業を行うのは2回目で、同湾北東部での操業は今回が初めてであった。</p> <p>船長は、レーダーやGPSプロッターで周囲の状況を確認しながら操業を行えば、大体の水路状況が分かると思い、出港前に海図等で操業予定海域の水路調査を行っていなかったため、本件岩の存在を知らなかった。</p> <p>船長は、操業に意識を向け、主にレーダーで船位等の確認を行っており、本事故時、高さ約1.0～1.5mの波の影響があり、レーダーで本件岩の映像を認識することができなかった。</p> <p>船長は、GPSプロッターには本件岩が表示されていたので、レーダーのみに頼らず、GPSプロッターと併せて船位等を確認していれば、本件岩に乗り揚げることはなかったと本事故後に思った。</p> <p>海図W1177（萩港及付近）によれば、本件岩は、平均水面上の高さが1.0mの水上岩である。</p> <p>船長は、本事故時、損傷状況を確認して自力航行可能と判断し、海上保安庁に本事故の発生を通報していなかった。</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 なし</p> <p>本船は、深川湾北東部において、パラシュート型シーアンカーを投入して漂泊しながら操業中、風浪に圧流されて青海島北西岸に接近し、船長が、同岸から離れようとした際、同湾北東部での操業が初めてであり、本件岩の存在を知らずに左舵一杯として本件岩に向けて航行したことから、本件岩に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、操業経験のない深川湾北東部で操業を行う際、レーダーやGPSプロッターで確認しながら操業を行えば水路状況が分かると思い、レーダー画面のみを見て船位等の確認を行っていたことから、波の影響で本件岩の映像を認識することができず、本件岩の存在を知ることができなかつたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、本船が深川湾北東部において操業中、船長が、風浪に圧流された青海島北西岸から離れようとした際、同湾北東部での操業が初めてであり、本件岩の存在を知らずに左舵一杯として本件岩に向けて航行したため、本件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"> ・ 操業経験がない海域で操業する場合、事前に海図等により水路調査を行うこと。 ・ 海上の波が高い場合、水上岩はレーダー画面で認識が困難なことがあるので、GPSプロッターを活用して岩や浅所の存在を確認すること。 ・ 船長は、事故発生後、速やかに海上保安庁に通報すること。

付図1 事故発生経過概略図

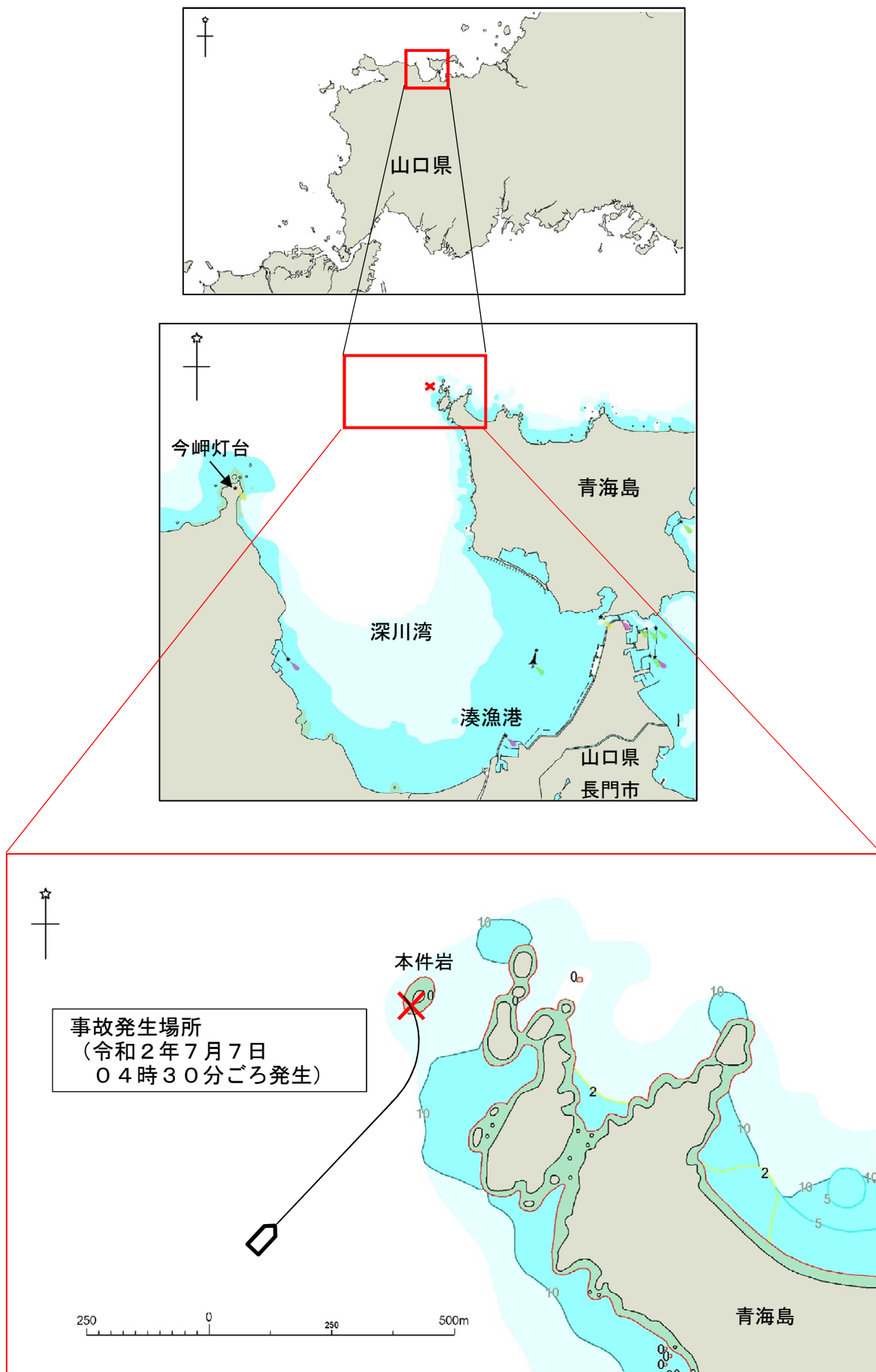


写真1 本船



写真2 本船の右舷船尾部の損傷状況

