

船舶事故調査報告書

令和3年6月16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6月22日 03時11分ごろ
発生場所	大分県津久見市大崩鼻東岸 日代港日見北防波堤灯台から真方位356° 1,450m付近 （概位 北緯33°04.8′ 東経131°54.7′）
事故の概要	漁船神力丸は、南西進中、海岸に乗り揚げた。 神力丸は、船首部船底外板の破口等を生じた。
事故調査の経過	令和2年8月20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 神力丸、2.7トン OT3-48105（漁船登録番号）、個人所有 9.45m(Lr)×2.56m×0.72m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数70、昭和61年9月3日
乗組員等に関する情報	船長 71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10月25日 免許証交付日 令和元年10月8日 （令和6年11月8日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	船首部船底外板に破口、凹損及び亀裂（全損）
気象・海象	気象：天気 晴れ、風 ほとんどなし、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の初期 月出時刻：05時39分ごろ
事故の経過	本船は、船長ほか甲板員1人が乗り組み、前日に仕掛けていた刺し網を揚網する目的で、令和2年6月22日02時00分ごろ津久見市津久見港を出港し、02時15分ごろ同市江ノ浦北方沖の漁場に至って揚網作業を行った後、03時05分ごろ大崩鼻東岸沖の漁場（以下「本件漁場」という。）に向けて出発した。 本船は、GPSプロッターを装備していたが、レーダーを装備しておらず、船長が、長年の経験からGPSプロッターを見なくても目視と勘で本件漁場まで到達できると思い、操舵室の渡し板に腰を掛け、

	<p>目視で針路を大崩鼻と辰ヶ研^{たつがぼ}ノ沖ノ瀬の中間に向け、約12ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で手動操舵によって西北西進した。</p> <p>甲板員は、前部甲板で作業灯を点灯し、魚を刺し網から外していけずに入れる作業を始めた。</p> <p>船長は、大崩鼻東方沖に至った頃、左舷方に見えていた日代港日見北防波堤灯台の灯光が山陰で見えなくなったところで左に舵を取り、目視で周囲の山影を見て、針路を大崩鼻東岸に向け、約8～10knの速力で南西進した。</p> <p>船長は、本件漁場に近づいたと判断して刺し網の存在を示す白色のブイ（以下「刺し網のブイ」という。）を見付けようと、サーチライトで前方を照らして白色のブイを見付け、サーチライトを消して足元に置き、同じ針路のまま約5knの速力でブイに近づいてよく見たところ、刺し網のブイではないことに気付いた。</p> <p>船長は、前方を照らして刺し網のブイを見付けようと、下を向いて右手を伸ばして足元に置いたサーチライトを探しながら、同じ針路及び速力のまま航行を続けていたところ、本船が、03時11分ごろ大崩鼻東岸に乗り揚げた。</p> <p>船長は、機関を後進に入れて離礁したので、刺し網のブイを見付けて揚網作業を始めたが、直ぐに揚網機の調子が悪くなって機関室をのぞいたところ、浸水していることに気付いた。</p> <p>船長は、揚網作業を諦め、排水作業を行いながら低速力で航行して帰港し、岸壁に係留した後、機関室にビルジポンプを入れて排水作業を続けたものの、浸水が続いて岸壁に係留した状態で沈没した。</p> <p>本船は、当日クレーンで引き揚げられ、後日廃船処理された。 （付図1 事故発生経過概略図、写真1 本船、写真2 本船の船首部の損傷状況 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船の喫水は、船首約0.5m、船尾約1.0mであった。</p> <p>船長は、50年以上大分県津久見湾での刺し網漁の経験があって、本事故発生場所付近が慣れた海域であったので、夜間に航行する際、ふだんから街明かり、灯台の灯光及び周囲の山影を目視で確認して航行していたものの、本事故発生場所付近には明かりがなく、周囲の山影を目視で確認しておおよその位置を判断し、詳細な位置を勘に頼って判断して航行できると考えていた。</p> <p>船長は、GPSプロッターで船位を確認していれば、本件漁場を通過して陸岸に接近していることに気付くことができたと思っただろう。</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>なし</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、大崩鼻東方沖において、闇夜で明かりのない陸岸を識別し難い状況下、本件漁場に向けて南西進中、船長が、周囲の山影を目視で確認しておおよその位置を判断し、詳細な位置を長年の経験に頼って判断しながら航行を続けたことから、本件漁場を通過して陸岸に接近していることに気付かず、足元に置いたサーチライトを探しているうちに大崩鼻東岸に乗り揚げたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、大崩鼻東方沖において、闇夜で明かりのない陸岸を識別し難い状況下、本件漁場に向けて南西進中、船長が、周囲の山影を目視で確認して詳細な位置を長年の経験に頼って判断しながら航行を続けたため、本件漁場を通過して陸岸に接近していることに気付かず、大崩鼻東岸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"> ・ 船長は、慣れた海域であっても夜間航行する場合には、目視と勘に頼って船位を判断せず、GPSプロッター等を使用して陸岸までの距離及び船位を客観的に判断すること。 ・ 乗揚事故の場合、被害状況の確認が必要であり、まず船内浸水がないかどうか確認すること。

付図1 事故発生経過概略図

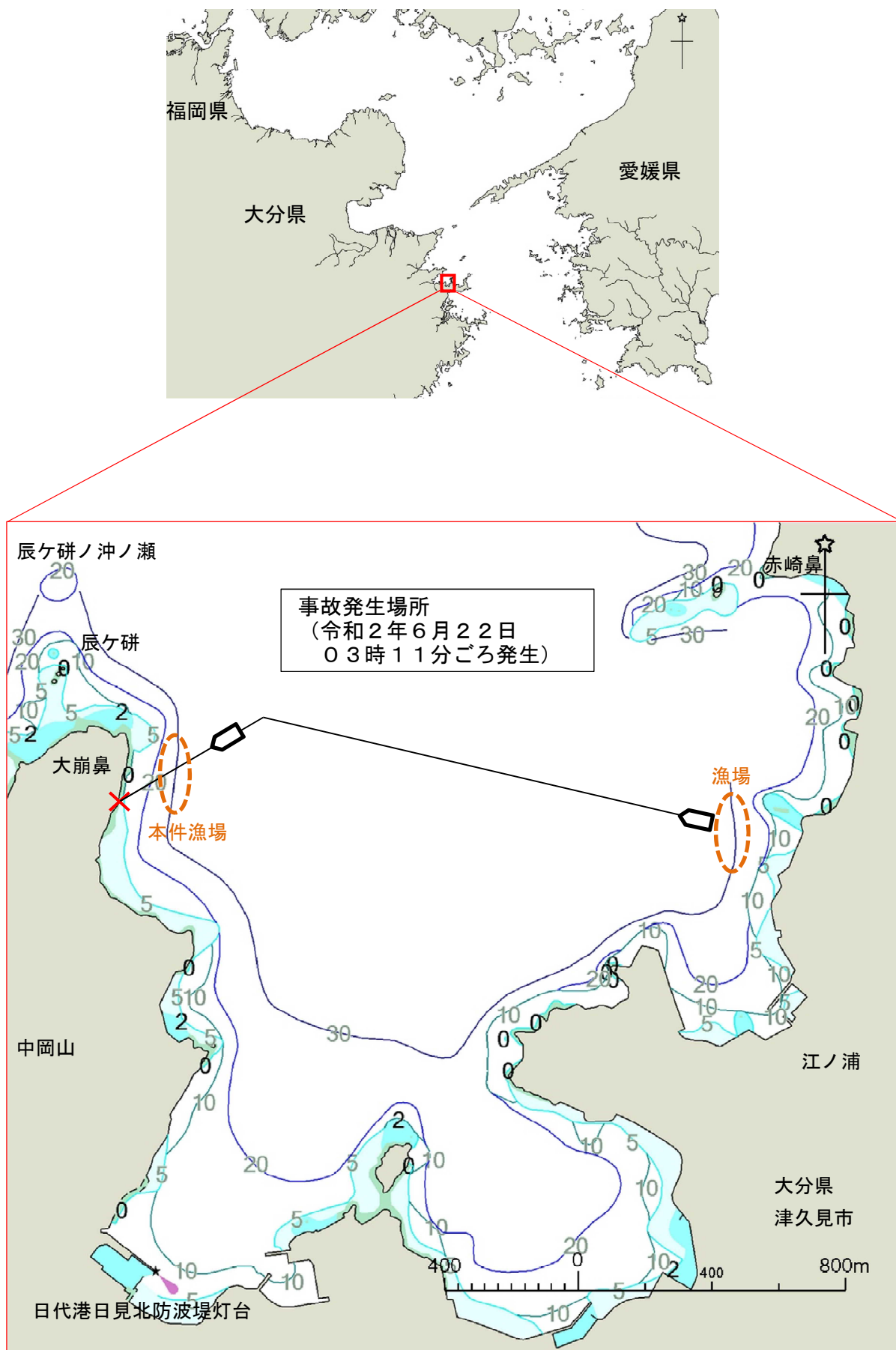


写真1 本船



写真2 本船の船首部の損傷状況

