

船舶事故調査報告書

令和3年12月8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3年1月23日 04時50分ごろ
発生場所	長崎県対馬市志多賀漁港南方沖 志多賀港沖防波堤灯台から真方位219°450m付近 (概位 北緯34°28.3′ 東経129°23.8′)
事故の概要	漁船第3太陽丸は、北北西進中、岩場に乗り揚げた。 第3太陽丸は、船底外板の破口等を生じ、沈没した。
事故調査の経過	令和3年1月27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 第3太陽丸、7.3トン NS2-16855（漁船登録番号）、個人所有 11.98m (Lr) × 3.15m × 1.19m、FRP ディーゼル機関、423kW（動力漁船登録票による）、昭和62年 7月13日 第290-36092号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 76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2年3月9日 (令和7年5月9日まで有効)
死傷者等	なし
損傷	船底外板に破口及び擦過傷（全損）
気象・海象	気象：天気 雨、風向 北東、風力 4、視界 不良 海象：うねり 波向北東、波高 約1.5m、潮汐 高潮時 対馬市には、1月22日16時13分に強風注意報が、23日04時20分に波浪注意報が発表され、本事故当時も継続中であった。
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、いか一本釣り漁を行う目的で、令和3年1月22日16時00分ごろ志多賀漁港を出港し、同漁港南東方沖約8海里（M）の漁場で操業を行い、23日04時00分ごろ北東方からの風が強くなってきたので、ふだんより約30分早く操業を終えて帰途についた。

	<p>船長は、南方に向かって開いている志多賀漁港入口が前年の台風で同港東側にある志多賀港沖防波堤先端付近の消波ブロックが崩れて狭くなっており、入港の際は、ふだんから崩れた消波ブロックに当たらないように注意しながら同防波堤から離れて西方の陸岸寄りを航行していた。</p> <p>本船は、船長が、GPSプロッターで船位を確認し、目視で見張りを行いながら志多賀漁港沖約0.3Mで手動操舵に切替え、微速力で北北西進した。</p> <p>船長は、手動操舵に切替えたころから北東方からの風とうねりが強くなってきたと感じ、雨で周囲の見通しが悪く志多賀港沖防波堤灯台の灯りが見えなかったが、慣れた場所なので問題なく航行できると思い、速力を極微速力として続航させた。</p> <p>船長は、崩れた消波ブロックに接近しないように右舷船首方を気にしながら航行していたところ、04時50分ごろ船底に衝撃を感じ、志多賀漁港南方沖の岩場に乗り揚げたことに気付いた。</p> <p>船長は、本事故後、本船にいるのは危険と判断し、本船から脱出して自力で岩場に避難し、携帯電話で本事故の発生を親族に連絡して来援を求め、その後、118番通報した。</p> <p>本船は、波に打ちつけられて沈没し、後日、所属漁協に依頼されたクレーン船によって引き揚げられ、廃船処理された。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長は、出港前に気象情報を入手しており、出港の際は、それほど風が強くないと感じていたが、その後、携帯電話で気象情報を確認し、強風注意報が発令されていることを知った。</p> <p>船長は、本事故当時、救命胴衣（桜マーク有り、型式不明）を着用していた。</p> <p>船長は、漁船への乗船経験が約50年以上あり、本船には約33年前から乗船し慣れた海域であった。</p> <p>船長は、本事故時、速力を落として航行したので右舷方からのうねりと風の影響を受け、左舷方に流され岩場に接近することになったと本事故後に思った。</p> <p>志多賀漁港入口西方沖の陸岸には、目印になるような灯りはなかった。</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、強風注意報及び波浪注意報が発表され雨で周囲の見通しが悪い状況下、志多賀漁港に向けて北北西進中、船長が、崩れた消波ブロックに接近しないよう右舷船首方を気にしながら極微速力で航行し</p>

	<p>たことから、北東方からの風に圧流され左舷方の岩場に接近していることに気付かず、岩場に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、雨で周囲の見通しが悪かったものの、慣れた場所なので速力を落として航行すれば問題なく通過できると思ったことから、極微速力で航行したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、本船が、強風注意報及び波浪注意報が発表され雨で周囲の見通しが悪い状況下、志多賀漁港に向けて北北西進中、船長が、崩れた消波ブロックに接近しないよう右舷船首方を気にしながら極微速力で航行したため、北東方からの風に圧流され左舷方の岩場に接近していることに気付かず、岩場に乗り揚げたものと考えられる。</p>
再発防止策	<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"> ・ 小型船の船長は、慣れた場所を航行する場合においても、夜間や周囲の見通しが悪い場合などは、適切にGPSプロッターを用いて、船位を確認しながら航行すること。 ・ 小型船の船長は、悪天候で周囲の見通しが悪く、風波の影響を受けやすい場合には、早めに帰港すること。 ・ 小型船の船長は、出港後に海上で強風注意報が発令されたことを知った際は、速やかに帰港するか近くの港に避難すること。

付図1 事故発生経過概略図

