

船舶事故調査報告書

令和4年1月26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4月26日 14時00分ごろ
発生場所	長崎県五島市末津島南東方沖のアサ曾根 奈留島港笠松F防波堤灯台から真方位187° 1.2海里（M）付近 （概位 北緯32° 47.30′ 東経128° 55.95′）
事故の概要	漁船八幡丸は、南南西進中、浅所に乗り揚げた。 八幡丸は、推進器翼の曲損等を生じた。
事故調査の経過	令和3年4月28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 八幡丸、4.97トン NS3-45904（漁船登録番号）、個人所有 10.50m（Lr）×2.48m×0.80m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数60、昭和55年6月5日
乗組員等に関する情報	船長 62歳 一級小型船舶操縦士 免許登録日 平成22年9月14日 免許証交付日 令和2年8月4日 （令和7年9月14日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	推進器翼及び舵軸に曲損、船尾部船底に亀裂、舵の油圧シリンダに濡れ損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南、風力 3、視界 良好 海象：波高 約1m、潮汐 低潮時
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、令和3年4月26日12時00分ごろ五島市福江港に向けて同市相の浦港を出港した。 船長は、操舵室右舷側の操縦席に腰を掛け、GPSプロッターの画面を5M先が表示される広域表示に設定して約5～6ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で自動操舵により操船し、五島市奈留島東岸に沿って本船を南南西進させていた。 船長は、奈木埼を通過して間もなく、ふだんは口曾根灯浮標とアサ

	<p>曾根灯浮標の東側海域を航行して福江港に向かっていたが、主機の不調により速力が通常の半分程度しか出ないので、少しでも航行時間を短縮しようと思い、口曾根灯浮標とアサ曾根灯浮標の西側海域を航行することにした。</p> <p>船長は、奈留^{なる}神鼻^{かみ}と口曾根灯浮標との間を通過して同灯浮標の西方沖に達し、末津鼻とアサ曾根灯浮標との中間付近に向く針路として本船を南南西進させた。</p> <p>船長は、アサ曾根灯浮標を左に見て通過しようとしていたところ、船首方に波立った海面を認めて浅所があると思い、手動操舵に切り換えて右舵一杯を取ったものの、14時00分ごろ本船が浅所に乗り揚げて通過した。</p> <p>船長は、主機を中立運転として船体の損傷状況を確認したところ、船尾船底に亀裂を生じて船尾甲板下の物入れに浸水を認めたものの、少量であったので航行可能と判断し、約2～3knの速力で福江港に向かった。</p> <p>船長は、福江港に入港した頃、舵が効かなくなったので操舵系統を確認したところ、船尾甲板下の物入れに設置されていた舵の油圧シリンダが浸水により濡れ損しているのを認め、航行不能と判断して118番通報した。</p> <p>本船は、船長が手配した福江港内の造船所の船舶により、同造船所にえい航された。</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1.2mであった。</p> <p>船長は、主機の出力が通常毎分2,200回転まで上がるのところ、この一月、毎分1,200回転までしか上がらないので、長崎県新上五島町日島^{ひの}漁港を早朝に出発し、相の浦港の整備業者に依頼して点検を行ったものの不調の原因が分からず、たまたま福江島での所用を思い立ち、主機の整備ができないまま福江港に向かっていった。</p> <p>船長は、47歳のとき故郷の新上五島町日^{ひの}ノ島に戻って、家族から本船を譲り受けて漁師となり、主に日ノ島北西方沖の漁場でいか一本釣り漁を行っており、ふだん福江島に所用で出掛ける際は、家族がGPSプロッターに設定していた口曾根灯浮標とアサ曾根灯浮標の東側海域を航行する予定針路線に沿って航行していた。</p> <p>船長は、本事故当時、口曾根灯浮標とアサ曾根灯浮標の西側海域を航行するのが初めてであり、アサ曾根灯浮標が東方位標識（標識の西側に岩礁及び浅瀬等の障害物があること。）であることなど同海域の水路状況を詳細に知らなかったものの、灯浮標付近が浅いことを家族に聞いて知っており、陸岸及び灯浮標に近づかないように航行すれば問題なく航行できると思っていた。</p> <p>海図W1250（奈留瀬戸及田ノ浦瀬戸）によれば、口曾根灯浮標</p>

	<p>は孤立障害標識（標識の位置又はその付近に岩礁、浅瀬等の障害物が孤立していること。）であり、アサ曾根灯浮標の西側海域には約350m付近を中心として直径約150m程度の浅所が存在している。</p> <p>船長は、GPSプロッターの画面を広域表示にしていたので、付近の水深が表示されておらず、浅所に向かっていることに気付かなかったのかも知れないと本事故後に思った。</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、GPSプロッターの画面を広域表示として末津島南東方沖を南南西進中、船長が、陸岸及びアサ曾根灯浮標に近づかないように航行すれば問題なく航行できると思い、アサ曾根灯浮標の西側海域を航行したことから、浅所に向かっていることに気付かず、浅所に乗り揚げたものと推定される。</p> <p>船長は、航行時間を短縮しようとしたことから、アサ曾根灯浮標の西側海域を航行したものと考えられる。</p> <p>船長は、GPSプロッターの画面を広域表示にしていたことから、付近の水深が表示されておらず、浅所に向かっていることに気付かなかったものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、GPSプロッターの画面を広域表示として末津島南東方沖を南南西進中、船長が、陸岸及びアサ曾根灯浮標に近づかないように航行すれば問題なく航行できると思い、アサ曾根灯浮標の西側海域を航行したため、浅所に向かっていることに気付かず、浅所に乗り揚げたものと推定される。</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"> ・船長は、初めて航行する海域について、事前に水路調査を十分に行い、標識の意味及び浅所等の位置を把握するとともに、GPSプロッターの画面を詳細表示にすること。

付図1 事故発生経過概略図

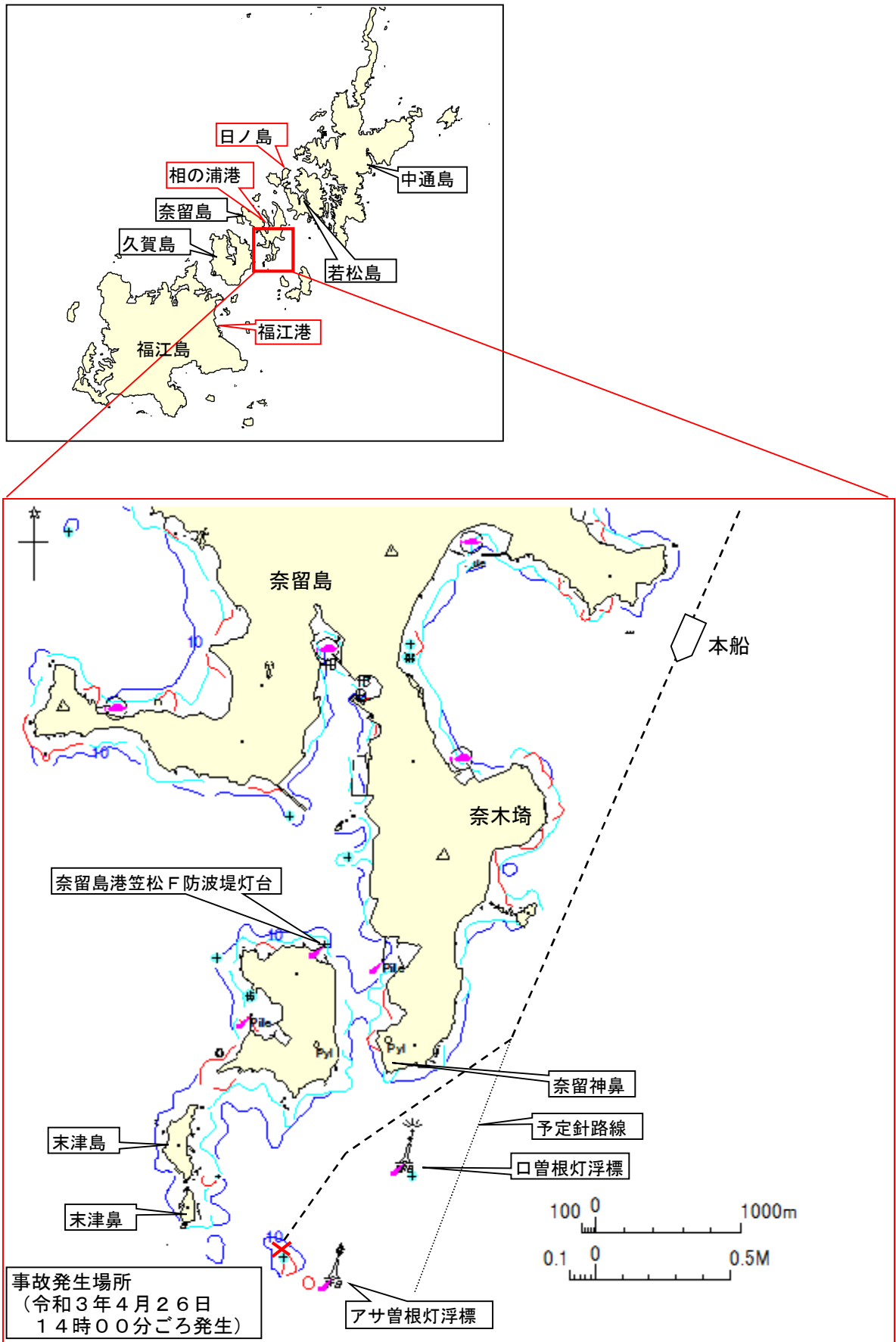


写真1 本船

