

船舶事故調査報告書

令和4年2月2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28日 23時10分ごろ
発生場所	長崎県対馬市牛ノ首鼻 尉殿埼灯台から真方位291°550m付近 （概位 北緯34°38.8′ 東経129°29.1′）
事故の概要	漁船幸生丸は、南西進中、岩礁に乗り揚げた。 幸生丸は、船底キールの破口等を生じた。
事故調査の経過	令和3年5月6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 幸生丸、14.09トン NS2-17217（漁船登録番号）、個人所有 11.98m(Lr)×3.40m×1.40m、FRP ディーゼル機関、404.5kW、昭和57年9月23日 第293-24298号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 49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13年9月20日 免許証交付日 平成28年8月29日 （令和3年9月19日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	船底キールに破口、舵軸及びプロペラ翼に曲損（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 下げ潮の初期
事故の経過	本船は、船長及び甲板員1人が乗り組み、あなご籠漁の目的で、令和3年4月28日10時00分ごろ長崎県対馬北西方沖の漁場に向けて対馬市比田勝港を出港し、12時00分ごろ漁場に到着して操業を行い、21時15分ごろ操業を終えて帰港を開始した。 船長は、甲板員を船体後部の船員室で休息させ、レーダー及びGPSプロッターを作動させ、約7ノット(kn)の速力（対地速力、以下同じ。）で、操舵室中央の椅子に腰を掛けて自動操舵により操船に当たっていた。

	<p>船長は、比田勝港の港口手前に達し、右舷船首方に大型定置網の標識灯の灯光を認めて、同灯光を右舷側に見て通過する際、GPSプロッターで船位を確認した後、その後は港内への入港となるので、GPSプロッターによる船位の確認は行わず、レーダーを休止状態として椅子の上に立って操舵室上部の窓から目視で周囲を確認しながら、リモコンによる手動操舵で航行を続けた。</p> <p>船長は、その後、ふだんのように、目視で左舷船首方に尉殿埼灯台の灯光を見て本船を南西進させ、次に右舷船首方に見えてくる‘定置網の標識灯’（以下「本件標識灯」という。）の灯光を探しながら操舵を続けたところ、右舷船首方に白色の灯光を認めたので、これを本件標識灯の灯光と思った。</p> <p>船長は、認めた白色の灯光に視線を向け、同灯光を右舷側に見て通過した後、比田勝港内に向けて右転するつもりで南西進を続けていたところ、23時10分ごろ本船が牛ノ首鼻の岩礁に乗り揚げた。</p> <p>船長は、GPSプロッターの画面を見て牛ノ首鼻に乗り揚げたことを知り、本船の損傷状況を確認したところ、機関室に浸水を認めたので、携帯電話で船長の家族に本事故の発生を連絡して僚船の船長に救助を要請した後、海上保安庁へ本事故の発生を通報した。</p> <p>船長及び甲板員は、救助に来た巡視艇と僚船により救助された。</p> <p>本船は、翌日、船長が手配した起重機船により引き揚げられ、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 本船の乗揚状況 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船の喫水は、船首約1.0m、船尾約2.0mであった。</p> <p>船長は、本船が速力約7knの状態では操舵室中央の椅子に腰を掛けて見張りを行うと、正船首から左右にそれぞれ約30°までの範囲で死角が生じることを分かっていた。</p> <p>船長は、ふだん、比田勝港内を航行するときは、死角を補うため、レーダーを休止状態として椅子の上に立って操舵室上部の窓から目視のみで周囲の確認を行っていた。また、椅子の上に立って操舵室上部の窓から周囲を確認する際、GPSプロッターの画面を見ることができなかった。</p> <p>船長は、ふだんから夜間に比田勝港に入港する際、目視で左舷船首方に尉殿埼灯台の灯光を見て本船を南西進させ、その後、定置網に乗り入れないように右舷船首方に本件標識灯の灯光を見て、その灯光を右舷側に見て通過した後、同港内に向けて右転させていた。</p> <p>船長は、日頃から本件標識灯の灯光が見え難いと感じていて、同標識灯に接近するまで、その灯光に気付かないことを何度も経験していた。</p> <p>船長は、白色の灯光を見た際、本件標識灯の灯光と灯色が違うことに気付いたものの、ランプを交換したのではないかと思った。</p>

	<p>船長は、本事故後、白色の灯光がさざえ建て網の標識灯であることを知った。</p> <p>船長は、さざえ建て網漁の漁期が、毎年3～6月末までの期間であることは知っていたものの、沿岸部に設置されるさざえ建て網の設置状況は気にしたことがなく、また、本事故前、3月に4日、4月に5日出漁し、いずれも24時前ごろ帰港していたものの、これまでに牛ノ首鼻付近でさざえ建て網の標識灯の灯光を見たことがなかった。</p> <p>本件標識灯は、灯色が赤光、灯質が毎4秒に1閃光（明0.5秒）、光達距離が約4.5kmである。</p> <p>さざえ建て網の標識灯は、灯色が白光、灯質が毎1.5秒に1閃光である。</p> <p>船長は、右舷船首方に見えた白色の灯光を、ふだん右舷船首方に見て目印としている本件標識灯の灯光と思い込んでしまったと本事故後に思った。</p> <p>船長は、レーダーやGPSプロッターで船位を確認して航行すればよかった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、比田勝港を南西進中、船長が、右舷船首方に牛ノ首鼻に設置されたさざえ建て網の標識灯の灯光を目視で認めた際、本件標識灯の灯光と思い込み、さざえ建て網の標識灯の灯光を右舷側に見て通過しようとして航行を続けたことから、牛ノ首鼻に向かっていることに気付かず、同鼻に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、次のことから、右舷船首方に牛ノ首鼻に設置されたさざえ建て網の標識灯の灯光を視認した際、本件標識灯の灯光と思い込んだものと考えられる。</p> <p>(1) これまでに牛ノ首鼻付近でさざえ建て網の標識灯の灯光を見たことがなかったこと。</p> <p>(2) 本件標識灯に接近するまで、その灯光に気付かないことを何度も経験していたこと。</p> <p>(3) 灯色が違うことに気付いたものの、交換されたと思ったこと。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、本船が比田勝港を南西進中、船長が、右舷船首方に牛ノ首鼻に設置されたさざえ建て網の標識灯の灯光を目視で認めた際、本件標識灯の灯光と思い込み、さざえ建て網の標識灯の灯光を右舷側に見て通過しようとして航行を続けたため、牛ノ首鼻に向かっていることに気付かず、同鼻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">・ 船長は、夜間、慣れた海域であっても目視だけに頼らず、また、船首方に明かりを認めた際、思い込みで判断することなく、他の灯光である可能性を考慮し、GPSプロッター等の航海計器を活用して船位及び針路目標とする灯光の位置等を確認しながら操船すること。・ 船長は、出漁する前にあらかじめ漁業協同組合に連絡するなどして航行海域の漁法及び漁網の設置状況の情報を正確に入手しておくこと。
--	--

写真1 本船の乗揚状況

