

船舶事故調査報告書

令和4年4月13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3月10日 04時40分ごろ
発生場所	長崎県平戸市黒子島東側の干出岩（平戸瀬戸） 南風崎灯台から真方位303°590m付近 （概位 北緯33°22.4′ 東経129°33.8′）
事故の概要	漁船旭龍は、南進中、黒子島東側の干出岩に乗り揚げた。 旭龍は、船底キールの亀裂等を生じた。
事故調査の経過	令和3年6月2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 旭龍、19トン NS2-14708（漁船登録番号）、有限会社光生丸水産 17.46m（Lr）×4.28m×1.83m、FRP ディーゼル機関、736kW、昭和58年11月18日 第292-49790号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 44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12年3月29日 免許証交付日 令和元年7月19日 （令和7年3月28日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	船底キールに亀裂及び船底外板に擦過傷
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北、風力 3、視界 良好 海象：波高 約1m、上げ潮の中央期、潮流 北流（流速不詳）
事故の経過	本船は、まき網船団の運搬船として、船長及び甲板員1人が乗り組み、僚船の漁獲物を積載して加工場に運搬する目的で、令和3年3月10日03時45分ごろ長崎県佐世保市臼ノ浦港に向けて平戸市二神島南方沖5海里（M）付近の漁場を出発した。 船長は、主機回転数毎分1,300（rpm）とし、約7ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で手動操舵により南進中、平戸瀬戸の潮流の弱い黒子島寄りを航行していたところ、レーダー映像によ

	<p>り、ふだんよりも黒子島に接近していることに気付き、乗揚の危険を感じたので左舵を取って回避しようとしたものの、04時40分ごろ本船が黒子島東側の干出岩に乗り揚げた。</p> <p>船長は、船舶所有者に乗り揚げたことを連絡し、僚船への救助を依頼したあと、潮流の影響により本船が自然離礁したので、主機の回転数を上げたところ異常を感じず、自力航行が可能と判断して、船舶所有者にその旨を連絡し、甲板員が浸水していないことを確認しながら臼ノ浦港に向かった。</p> <p>本船は荷揚げ後に船底を確認したところ、船底キールに亀裂及び船底外板に擦過傷を生じており、佐世保市の造船所に上架された。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、写真1 本船 参照)</p>
その他の事項	<p>本船の喫水は、船首約0.8m、船尾約1.8mであった。</p> <p>船長は、約5年前から本船で船長を務めており、平戸瀬戸南航及び北航ともに100回以上の操船経験があった。</p> <p>船長は、平戸瀬戸を航行する際、付近を航行する船舶に注意する目的で0.25Mレンジとしたレーダーに意識を向けており、GPSプロッターは作動させていたものの、GPSプロッターで船位の確認をせず、航行していた。</p> <p>船長は、逆潮流の影響がなければ、1,300rpmで、約11knの速力が出るところ、黒子島と南風埼の間の中央付近では約5knの速力となるので、本事故当時は逆潮流の影響による速力低下を少なくしようと考えて、潮流の弱いところを航行し、約7knの速力で航行できたが、黒子島からの距離をもう少し離して航行すればよかったと本事故後に思った。</p>
分析 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>あり</p> <p>なし</p> <p>なし</p> <p>本船は、平戸瀬戸を手動操舵で南進中、逆潮流の影響を受けて船速が低下している状況下、船長が逆潮流の弱い黒子島寄りを航行する際、付近を航行する船舶に注意しようと思い、0.25Mレンジとしたレーダーに意識を向けて航行していたことから、黒子島に寄りすぎていることに気付くのが遅れ、黒子島東側の干出岩に乗り揚げたものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、本船が、平戸瀬戸を手動操舵で南進中、船長が逆潮流の弱い黒子島寄りを航行する際、付近を航行する船舶に注意しようと思い、0.25Mレンジとしたレーダーに意識を向けて航行していたため、黒子島に寄りすぎていることに気付くのが遅れ、黒子島東側の干出岩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</p>

	<p>られる。</p> <ul style="list-style-type: none">・ 船長は、GPSプロッターで船位の確認を行い、干出岩から適切な距離を離して航行すること。
--	---

付図1 事故発生経過概略図

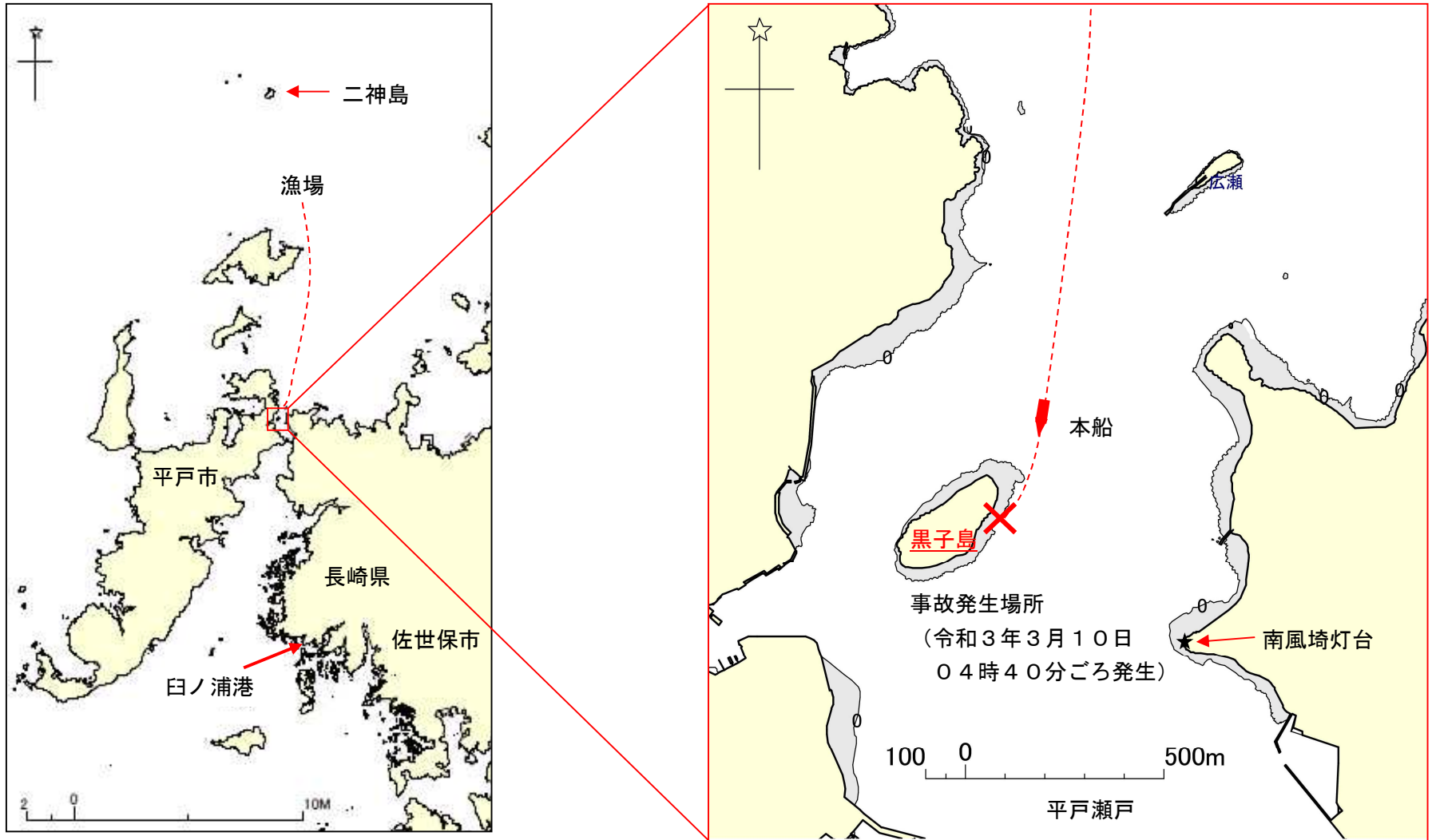


写真1 本船

