

## 船舶事故調査報告書

令和4年5月25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6月13日 03時25分ごろ
発生場所	長崎県対馬市阿連漁港 阿連港A防波堤灯台から真方位174°330m付近 (概位 北緯34°16.1′ 東経129°11.7′)
事故の概要	漁船久栄丸は、左転しながら入航中、洗岩に乗り揚げた。 久栄丸は、船尾部船底外板の破口等を生じた。
事故調査の経過	令和3年6月14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 久栄丸、4.9トン NS3-89669（漁船登録番号）、個人所有 11.56m(Lr)×2.87m×0.82m、FRP ディーゼル機関、330kW（動力漁船登録票による）、平成12年5月5日
乗組員等に関する情報	船長 65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14年4月15日 免許証交付日 平成28年7月1日 (令和4年4月14日まで有効)
死傷者等	なし
損傷	船尾部船底外板に破口、船底外板に擦過傷、プロペラに曲損、ブラケット及び舵に破損（全損）
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 西、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の末期、潮高 約90cm（尾崎浦）
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、法定灯火を表示し、よこわ（くろまぐろの幼魚）漁の目的で、令和3年6月13日03時前ごろ対馬市豆酸埼南西方沖の漁場に向けて阿連漁港内の棧橋を出発した。 船長は、操舵室右舷側の操縦席に腰を掛け、レーダーを停止状態としてGPSプロッターを作動させ、手動操舵で操船に当たり、約5～6ノット(kn)の速力（対地速力、以下同じ。）で阿連漁港内を北西進中、03時10分ごろ突然船体に振動を感じた。

	<p>船長は、海中の浮流物か何かがプロペラに絡まったと思い、機関を中立運転として船尾甲板に向かい、舵機室の蓋を外して同室内にあるプロペラ点検用ののぞき窓から懐中電灯を照らしてプロペラ付近を見たところ、シャフトに浮流物のロープが絡まっていることを認めた。</p> <p>船長は、防波堤との距離が近く、沖から西風が吹いていたので、港内で回頭するのは危険と判断し、低速力での航行は可能であったので、一旦、最も沖側に築造された南北に延びる阿連漁港のB防波堤（以下「B防波堤」という。）の沖側まで出ることとした。</p> <p>船長は、B防波堤の沖側に達したとき、もう少し沖に出て錨泊、又は漂泊してロープを外そうと思ったものの、棧橋に着棧した方が簡単で早くロープを外すことができ、すぐに出漁できると思い、漁業無線で僚船に「シャフトにロープが絡まったので、入港してロープを外す」旨を伝え、港内に向けて入航を開始した。</p> <p>船長は、B防波堤南端付近は台風の影響で消波ブロックが崩れていることを知っていたので、B防波堤南端から少し離れる進路となるよう左転を始め、ロープが絡まっていることと早くロープを外してすぐに出漁することを考えながら、約2knの速力で港内に向けてB防波堤南端沖を航行中、03時25分ごろ軽い衝撃を感じた。</p> <p>船長は、何か海中の浮流物に接触したと思い、そのまま入航を続けたところ、足元に水が入ってきていることに気付き、漁業無線で僚船に「足元まで浸水している」旨を伝えた。</p> <p>漁業無線を聞いた僚船の船長は、海上保安庁に本事故の発生を通報した。</p> <p>船長は、後進しながら本船に備えられたビルジポンプで排水を行ったものの、浸水量が多くて徐々に船尾部が沈み、左舷側に傾き始め、本船が左舷側に転覆すると同時に海中に落水した。</p> <p>船長は、船底を上にして転覆した本船を見て、舵が損傷していることを認めてB防波堤南端沖の洗岩（以下「本件洗岩」という。）を乗り切ったことが分かり、本船の船首部船底に上がって救助を待っていたところ、救助に駆けつけた僚船の伝馬船により救助され、阿連漁港まで運ばれた。</p> <p>本船は、救助に駆けつけた僚船により阿連漁港までえい航された後、陸揚げされ、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、写真2 船尾部の状況、写真3 舵機室内の状況 参照）</p>
その他の事項	<p>本船の喫水は、船首約0.3m、船尾約1.8mであった。</p> <p>本件洗岩は、B防波堤南端沖約120mの陸岸寄りに存在する。</p> <p>船長は、漁師経験が約40年で阿連漁港を基地として操業を行っており、本件洗岩のほか阿連漁港内の浅所の位置を知っていた。</p>

	<p>船長は、ふだんから夜間に阿連漁港を出入港する際、慣れた海域なので、視界不良時以外はレーダーを停止状態としてGPSプロッターの画面を見ることなく、灯台の灯光と防波堤を見て目視のみで操船を行っていた。</p> <p>本船のGPSプロッターは、旧式で、海岸線のほか販売業者が入力した阿連漁港の防波堤は表示されるものの、画面を拡大しても本件洗岩は表示されなかった。</p> <p>船長は、GPSプロッターの画面を見ていれば、ふだんよりも陸岸に寄って航行していることに気付いたのではないかと本事故後に思った。</p> <p>船長は、本事故当時、国土交通省の型式承認を受けたウエストベルト型の自動膨張式救命胴衣を着用していた。</p> <p>船長は、B防波堤の沖側に達したとき、入航を開始せず、もう少し沖に出て錨泊、又は漂泊し、プロペラ点検用ののぞき窓の窓ガラスを開けてかぎ棒（フック）などを使い、ロープを外していれば良かったと本事故後に思った。</p>
<p><b>分析</b></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、阿連漁港において入航中、船長が、本件洗岩が阿連漁港のB防波堤南端沖に存在することを知っていたものの、シャフトにロープが絡まっていること、及び早くロープを外してすぐに出漁することを考えながら左舵を取り、目視のみで入航を続けたことから、ふだんよりも陸岸に寄って本件洗岩に向かっていることに気付かず、本件洗岩に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、夜間に阿連漁港を出入港する際、慣れた海域で、ふだんから灯台の灯光と防波堤を見て目視のみで操船を行っていたことから、目視のみで入航を続けたものと考えられる。</p> <p>船長は、一旦、阿連漁港のB防波堤の沖側で、もう少し沖に出て錨泊、又は漂泊してロープを外そうと思ったものの、棧橋に着棧した方が簡単で早くロープを外すことができ、すぐに出漁できると思ったことから、阿連漁港への入航を開始したのものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、夜間、本船が阿連漁港において入航中、船長が、本件洗岩が阿連漁港のB防波堤南端沖に存在することを知っていたものの、シャフトにロープが絡まっていること、及び早くロープを外してすぐに出漁することを考えながら左舵を取り、目視のみで入航を続けたため、ふだんよりも陸岸に寄って本件洗岩に向かっていることに気付かず、本件洗岩に乗り揚げたものと考えられる。</p>
<p><b>再発防止策</b></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、</p>

	<p>次のことが考えられる。</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・ 船長は、特に夜間に航行する際は、目視のほかGPSプロッターで陸岸や防波堤の位置を確認しながら船位の確認を適切に行い、浅所に接近しないこと。</li><li>・ 船長は、慣れた海域を航行する場合であっても、洗岩が存在する場合、事前にGPSプロッターに洗岩の位置を入力して危険の有無を容易に識別できるようにしておくこと。</li><li>・ 船長は、シャフトにロープが絡まった場合、安全を最優先し、障害物のない広い海域で周囲の安全を確認した後、錨泊してからロープを取り外すこと。</li><li>・ 船長は、船底に衝撃を感じた場合、被害状況の確認を行うこと。</li></ul>
--	--

付図1 事故発生経過概略図

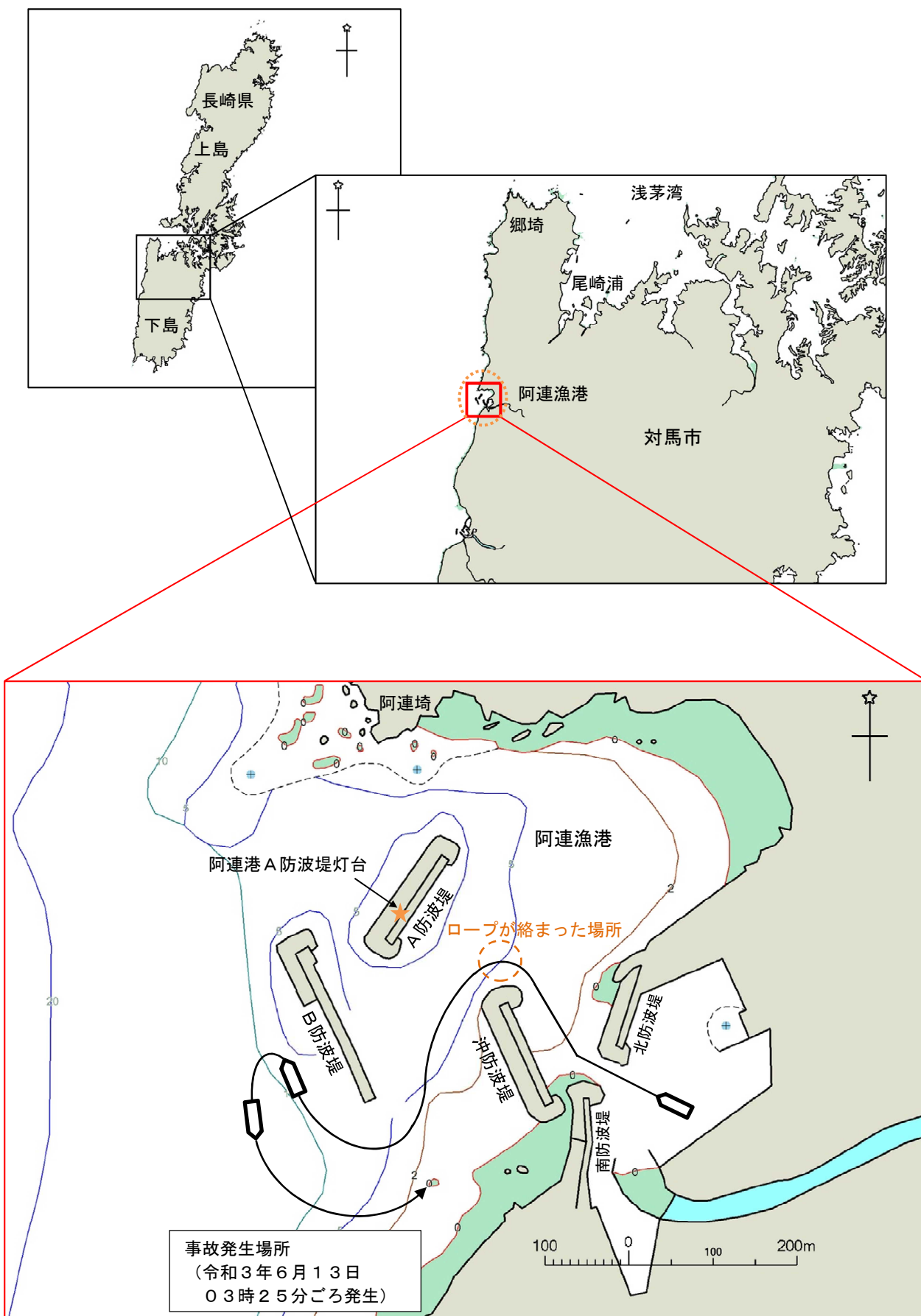


写真1 本船



写真2 船尾部の状況



写真3 舵機室内の状況

