

船舶事故調査報告書

令和4年7月20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4年1月1日 18時35分ごろ
発生場所	長崎県五島市黒島北方沖 富江港灯台から真方位112° 3.1海里（M）付近 （概位 北緯32° 36.4′ 東経128° 50.2′）
事故の概要	漁船Sea hunterは、北北東進中、平瀬に乗り揚げた。 Sea hunter は、船底外板の破口等を生じた。
事故調査の経過	令和4年1月4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 Sea hunter、0.7トン NS3-603964（漁船登録番号）、個人所有 6.39m（Lr）×1.80m×0.65m、FRP ガソリン機関（船外機）2基、42.70kW（合計）、平成3年 12月 第292-35352号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 71歳 二級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成13年4月9日 免許証交付日 令和3年1月26日 （令和8年4月8日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	船底外板に破口を伴う擦過傷、船外機のプロペラ翼に曲損、船外機に濡損等
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 西北西、風力 1～2、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 高潮時 日没時刻：17時30分ごろ 常用薄明終了時刻：17時57分ごろ
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、令和4年1月1日09時00分ごろ五島市大宰地区の係留地を出航し、黒島北西方沖の漁場で根魚の一本釣り漁を行った後、17時35分ごろ黒島北方沖の平瀬と称する水上岩の西側の漁場に移動し、いか釣り漁を始めた。

船長は、平瀬に接近し過ぎないように平瀬を目視で確認しながら、平瀬の西側20～30m付近を微速力前進で航行して操業を繰り返して、18時30分ごろ、周囲が暗くなり、平瀬を視認できなくなったので、操業をやめて帰航することとした。

船長は、漂泊して5分ほど後片付けを行った後、ふだんと同様に係留地の岸壁上に設置された白色の街灯（以下「本件街灯」という。）を船首目標とし、操縦スタンド後方の両舷に渡した板に腰を掛け、手動操舵で北北東進を開始した。

船長は、その後、約10ノットの対地速力に増速した18時35分ごろ、突然衝撃を感じ、機関操縦レバーを中立としたものの、本船が平瀬に乗り揚げて停止した。（写真1参照）



写真1 平瀬に乗り揚げている本船（本事故翌日に撮影）

船長は、船体後部の物入れ付近に浸水してきたので、平瀬に上陸し、家族に本事故の発生を連絡した後、118番通報を行い、その後、知人の漁業者に救助を要請した。

船長は、巡視艇と知人の漁船が本事故発生場所に到着し、海上保安官と共に本船の船固めを行った後、知人の漁船に乗船して係留地に戻った。

本船は、4日09時ごろ漁業者等の協力を得て平瀬から離礁後、漁船に横抱きされて係留地に運ばれた。

（付図1 事故発生経過概略図 参照）

その他の事項

本船の喫水は、船首約0.3m、船尾約1.0mであった。

船長は、本事故当時、首掛け型の膨脹式救命胴衣を着用していた。

船長は、ふだんから、平瀬付近でいか釣り漁を行い、日没後、平瀬を視認できなくなると操業をやめて帰航していたが、平瀬付近はよく知っている海域で、毎回、GPSプロッターを起動せずに本件街灯を船首目標として安全に帰航できていたので、本事故当時もGPSプロッターを起動していなかった。

船長は、平瀬の西側で操業後、帰航する際、本船がそのまま平瀬の

	<p>西側に位置していると思っていたが、周囲が暗くなり、平瀬を視認できない中、漂泊して後片付けを行っている間に西北西の風によって平瀬の南側まで圧流されたのではないかと本事故後に思った。</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、黒島北方沖において、西北西風が吹く状況下、船長が、平瀬の西側で漂泊して操業の後片付けを行った後、帰航する際、本船がそのまま平瀬の西側に位置していると思い、平瀬北方の本件街灯を船首目標として平瀬の南側から出発したことから、北北東進中、平瀬に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>本船は、船長が漂泊して後片付けを行う間、西北西風によって平瀬の南側に圧流されたものと考えられる。</p> <p>船長は、漂泊して後片付けを行う間、周囲が暗くなり平瀬が視認できなくなっていたこと、及びGPSプロッターを起動していない状態であったことから、本船が、平瀬の南側まで圧流されたことに気付かず、そのまま平瀬の西側に位置していると思ったものと考えられる。</p> <p>船長は、平瀬付近はよく知っている海域であったこと、及びふだんから本件街灯を船首目標として安全に帰航できていたことから、GPSプロッターを起動していなかったものと推定される。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、本船が、黒島北方沖において、西北西風が吹く状況下、船長が、平瀬の西側で漂泊して操業の後片付けを行い、船体が平瀬の南側に圧流された後、帰航する際、本船がそのまま平瀬の西側に位置していると思い、平瀬北方の本件街灯を船首目標として平瀬の南側から出発したため、北北東進中、平瀬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"> ・夜間に操業を行う漁船の船長は、漂泊して操業の後片付けを行う場合、目視で周囲の状況を確認できない中、風等によって船体が圧流されることがあるので、後片付けを行う間もGPSプロッター等の航海計器を活用して船位の確認を行うこと。

付図1 事故発生経過概略図

