

船舶事故調査報告書

令和5年2月8日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

| | |
|----------------------------------|--|
| 事故種類 | 衝突（灯浮標） |
| 発生日時 | 令和4年7月25日 09時17分ごろ |
| 発生場所 | 山口県下関市 ^{つの} 角島東方沖（ ^{あまがせ} 海士ヶ瀬北灯浮標） 長門伊瀬灯台から真方位219° 1,370m付近 （概位 北緯34° 21.1′ 東経130° 52.9′） |
| 事故の概要 | 漁船 ^{しゅんりょう} 俊漁丸は、航行中、灯浮標に衝突した。 |
| 事故調査の経過 | 令和4年8月16日、主管調査官（門司事務所）を指名 原因関係者から意見聴取手続実施済 |
| 事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等 | 漁船 俊漁丸、11トン YG2-7661（漁船登録番号）、個人所有 第291-42635号（船舶検査済票の番号） |
| 乗組員等に関する情報 | 船長、一級小型・特殊・特定 |
| 負傷者 | なし |
| 損傷 | 本船 右舷船首部の錨台に破損 灯浮標 浮体胴板に擦過傷、踊場支柱に曲損、太陽電池パネル用ケーブルに断線等 |
| 気象・海象 | 気象：天気 晴れ、風向 南西、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 高潮時、潮流 北東流約2.0ノット (kn) |
| 事故の経過 | <p>本船は、船長ほか1人が乗り組み、操業の目的で、船長が単独で手動操舵により操船に当たり、海士ヶ瀬戸を経由して角島北東方沖の漁場（以下「本件漁場」という。）に向けて同島南方沖を東進した。</p> <p>本船は、北方から南方に掘り下げられた海士ヶ瀬戸（以下「本件瀬戸」という。）の南口に達し、船長が、左舷前方に同瀬戸の東側に設置された、いずれも左舷標識の海士ヶ瀬南灯浮標とその北方に海士ヶ瀬北灯浮標（以下「本件灯浮標」という。）を認め、両灯浮標に沿って航行するよう左転して北進した。</p> <p>本船は、海士ヶ瀬南灯浮標の西方約6mを通過した後、船長が本件灯浮標の西方約5mに船首を向け、北進を続けた。</p> <p>船長は、本件漁場に他の船舶がいないか気になり、操舵室左舷側に設置されたレーダーの画面で本件漁場付近の映像を見ていたところ、突然衝撃を受け、右舷側至近に本件灯浮標を認めて本船が本件灯浮標に衝突したことに気付いた。</p> <p>船長は、所属の漁業協同組合を経由して海上保安庁に本事故の発生を通報した。</p> <p>船長は、本件瀬戸を航行する際、ふだんから目視で周囲の状況を確認</p> |

| | |
|-------|---|
| | <p>かめながら航行しており、目視では角島東方沖（本件瀬戸の西側）の浅所の詳細な拡張状況が分からなかったため、ふだんから本件灯浮標側にやや近づいて航行していた。</p> <p>船長は、船体が南西風と北東流に圧流され、本件灯浮標に向かう針路になったと本事故後に思った。</p> <p>船長は、本事故当時、北東流であることは知っていたので、圧流を考慮し、本件灯浮標から目を離さず、同灯浮標から十分に離す針路とすれば良かったと本事故後に思った。</p> |
| 分析 | <p>本船は、南西風及び約2.0knの潮流（北東流）を受ける状況下、本件瀬戸を本件灯浮標に接近して北進中、船長が、本件漁場に他の船舶がないか気になり、本件灯浮標から目を離して操舵室左舷側に設置されたレーダーの画面で本件漁場付近の映像を見ながら航行を続けたことから、左舷方からの風潮流の影響で船体が右方に圧流されて本件灯浮標に向かっていることに気付かず、本件灯浮標に衝突したものと考えられる。</p> |
| 原因 | <p>本事故は、本船が、南西風及び約2.0knの潮流（北東流）を受ける状況下、本件瀬戸を本件灯浮標に接近して北進中、船長が、本件漁場に他の船舶がないか気になり、本件灯浮標から目を離して操舵室左舷側に設置されたレーダーの画面で本件漁場付近の映像を見ながら航行を続けたため、左舷方からの風潮流の影響で船体が右方に圧流されて本件灯浮標に向かっていることに気付かず、本件灯浮標に衝突し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、次のことが考えられる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・船長は、狭い水域を航行する際、風潮流の影響による圧流を考慮し、レーダー画面のみを見ることなく、常時、周囲の適切な見張りを行い、航路標識等と安全な距離を隔てて航行すること。 |