

船舶事故調査報告書

令和6年10月2日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	乗揚
発生日時	令和5年12月20日 06時10分ごろ
発生場所	広島県呉市呉港広区 呉港阿賀沖防波堤西灯台から真方位185°310m付近 (概位 北緯34°13.1′ 東経132°35.7′)
事故の概要	漁船明神丸は、航行中、捨石に乗り揚げた。
事故調査の経過	令和6年4月12日、主管調査官（広島事務所）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	漁船 明神丸、4.80トン
船舶番号、船舶所有者等	HS3-37981、個人所有
乗組員等に関する情報	船長、二級小型・特殊・特定
負傷者	なし
損傷	プロペラ及びシャフトに曲損
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 北東、風速 約2m/s、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の中央期
事故の経過	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、底びき網漁の目的で、船長が操縦席に腰を掛け、レーダーを休止としてGPSプロッターを作動させ、呉港広区の係留場所を出航し、約5～6ノットの対地速力で、手動操舵により航行していた。(図1参照)</p>  <p>図1 係留場所に係留中の本船</p> <p>船長は、港内の慣れた海域であったので、いつものように目視のみにより周囲を見ながら、広区の沖防波堤を左舷方に見て通過した後、</p>

	<p>前方にある埋立地（以下「本件埋立地」という。）を右舷方に見て航行する予定であった。</p> <p>船長は、ふだん本件埋立地の北東端に設置してある黄色回転灯（以下「1番回転灯」という。）を目標として航行していたが、本件埋立地の東側の岸壁に大型の台船が停泊しており、同台船の明かりが煌々と光っていたので、1番回転灯を視認することができず、本件埋立地の北東端から2番目の黄色回転灯（以下「2番回転灯」という。）を1番回転灯と思った。</p> <p>船長は、いつものように1番回転灯を右舷方に見て約100m離す針路で航行すれば良いと思い、目視のみに頼って2番回転灯を1番回転灯と思い込んだまま右転し、南西進を開始した。</p> <p>船長は、同じ針路及び速力で航行を続けていたところ、目前に迫った本件埋立地の防波堤を認めて危険を感じ、主機を全速力後進に掛けたものの、同防波堤の北東方沖に設置された捨石（以下「本件捨石」という。）に乗り揚げた。</p> <p>船長は、自力で離礁を試みたが、離礁できなかったため、僚船に救助を依頼した。</p> <p>本船は、高潮時を待って僚船の支援を受けて離礁した。</p> <p>船長は、平成元年ごろから漁師をしており、本船には平成10年ごろから船長として乗り組み、令和元年ごろから約2年間は別の仕事についていたが、令和3年ごろから再び漁師として本船に乗り組んでいた。</p> <p>本船には、レーダーが搭載されていたが、船長が別の仕事についていた間に、特定船舶局・無線航行移動局（レーダーのみの船舶）の免許の有効期限が切れ、その後、申請を行っていなかったため、本事故時は使用できない状態であった。</p> <p>船長は、いつも慣れた海域で操業しているので、レーダーが使えなくても支障がないと思っていた。</p> <p>船長は、港内の慣れた海域だったので、GPSプロッターを作動させていたものの、広域表示としていて、同プロッターを活用していなかったが、夜間は、目視のみで航行せずにGPSプロッターで船位を確認していれば良かったと本事故後に思った。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図 参照）</p>
<p>分析</p>	<p>本船は、呉港広区の沖防波堤を左舷方に見て航行中、船長が2番回転灯を1番回転灯と思い込み、目視のみに頼って2番回転灯を右舷方に見て約100m離す針路となるように右転した後、本件埋立地に向かって航行を続けたことから、目前に迫った本件埋立地の防波堤を認めて危険を感じ、主機を全速力後進に掛けたものの、本件捨石に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、いつも慣れた海域で操業しており、レーダーが使えなくて</p>

	<p>も支障がないと思っていたことから、レーダーの免許の有効期限が切れた後も申請を行っていなかったものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、本船が呉港広区の沖防波堤を左舷方に見て航行中、船長が、2番回転灯を1番回転灯と思い込み、目視のみに頼って2番回転灯を右舷方に見て約100m離す針路となるように右転した後、本件埋立地に向かって航行を続けたため、本件捨石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及び被害の軽減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"> ・ 小型漁船の船長は、夜間においては目標としている回転灯等が視認できないことがあるので、慣れた海域であっても、目視のみに頼らず、レーダー及びGPSプロッターを活用して針路及び船位の確認を行いながら航行すること。 ・ レーダーを装備した小型漁船の船長は、特定船舶局・無線航行移動局（レーダーのみの船舶）の免許の有効期限が切れないよう留意するとともに、必要な使用料を納付できないなどの事情によってレーダーが使用できなくなった場合、早期に手続きを行ってレーダーが使用できる状態としておくことが望ましい。 ・ 船長は、船舶事故が発生した場合、適切な助言や支援を受けられるよう、速やかに海上保安庁に通報すること。

付図1 事故発生経過概略図

