

船舶事故調査報告書

令和6年1月24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1月18日 22時30分ごろ |
| 発生場所 | 北海道根室市納沙布岬 ^{のさつぷ} 東方沖 納沙布岬灯台から真方位061° 1.5海里（M）付近 （概位 北緯43° 23.8′ 東経145° 50.8′） |
| 事故の概要 | 貨物船幸真丸 ^{こうしん} は、航行中、浅所に乗り揚げた。 |
| 事故調査の経過 | 令和5年1月20日、主管調査官（函館事務所）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 | 貨物船 幸真丸、499トン |
| 船舶番号、船舶所有者等 | 140334、松島輸送船株式会社 |
| 乗組員等に関する情報 | 船長、四級（航海） |
| 負傷者 | なし |
| 損傷 | 船底右舷側外板に亀裂、船底キール部及び船底左舷側外板に擦過傷 |
| 気象・海象 | 気象：天気 雪、風向 北西、風力 4、視界 不良 海象：波高 約0.5m、潮汐 上げ潮の中央期 |
| 事故の経過 | <p>本船は、船長ほか4人が乗り組み、小麦約1,500tを積載し、船首約3.6m、船尾約4.8mの喫水で、千葉県千葉港に向けて北海道網走市網走港^{あぼしり}を出港した。</p> <p>船長は、北海道羅臼町羅臼港^{らうす}沖で単独の当直につき、レーダー2台をそれぞれ6M及び3Mレンジとし、GPSプロッター画面に約3Mの範囲を表示させ、約12ノットの対地速力で、主に目視により自動操舵で航行を続けた。</p> <p>船長は、納沙布岬の北方海域に至って同岬と根室市貝殻島間の水道を通航するに当たり、同岬周辺には多数の定置網が設置されていることを知っていたので、定置網を避けようと同島寄りを航行しようと思ひ、納沙布岬灯台の灯光を見ながら航行を続けた。</p> <p>船長は、自動操舵のまま操舵装置のつまみを回して右転を始めた頃、吹雪により急に船首マストが何とか見えるほどにまで視界が悪化し、その状況で右転を続けていたところ、本船が貝殻島西方の浅所（以下「本件浅所」という。）に乗り揚げた。</p> <p>船長は、乗揚の衝撃で昇橋してきた乗組員全員に負傷がないこと、船内に浸水がないことを確認し、海上保安庁及び船舶所有会社に本事故の発生を連絡した。</p> <p>本船は、自力で離礁して根室市花咲港に入港した。</p> <p>一管区水路通報（平成26年11月第43号）及び海上保安部のホームページによれば、貝殻島灯台は平成26年11月4日から消灯し</p> |

| | |
|--------------|--|
| | <p>ている。</p> <p>船長は、貝殻島周辺に水深5m以下の浅所が拵延していることを知っていたが、貝殻島灯台が消灯していることを知らなかった。</p> <p>船長は、納沙布岬と貝殻島間の水道を昼間に何度か航行したことがあり、本事故当時、周囲に他船がいなかったこともあり、ほぼ目視により操船していたが、レーダー等の航海計器で船位を確認するべきであったと本事故後に思った。</p> |
| 分析 | <p>本船は、納沙布岬と貝殻島間の水道において、船長が納沙布岬周辺の定置網を避けようと思い、貝殻島寄りを航行した際、吹雪により急に視界が悪化した状況で、主に目視により航行を続けたことから、本件浅所に接近していることに気付かず、本件浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p> |
| 原因 | <p>本事故は、夜間、本船が納沙布岬と貝殻島間の水道において、船長が納沙布岬周辺の定置網を避けようと思い、貝殻島寄りを航行した際、吹雪により急に視界が悪化した状況で、主に目視により航行を続けたため、本件浅所に接近していることに気付かず、本件浅所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、次のことが考えられる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 船橋当直者は、目視のほか、航海計器等を併用して、自船の船位及び針路を常に確認して操船すること。 ・ 船長は、水路通報を参考にするなどして、航行予定海域の水路調査を十分に行うこと。 |