

## 船舶事故調査報告書

令和7年4月23日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委員 伊藤 裕 康（部会長）  
委員 上野 道 雄  
委員 高橋 明 子

事故種類	乗揚
発生日時	令和5年12月2日 05時00分ごろ
発生場所	長崎県対馬市豆酸埼南方沖 豆酸埼灯台から真方位197° 500m付近 (概位 北緯34° 06.0′ 東経129° 10.0′)
事故の概要	漁船康七丸は、西進中、浅所に乗り揚げた。 康七丸は、船底の破口等を生じた。
事故調査の経過	令和5年12月7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 康七丸、4.98トン NS3-86000（漁船登録番号）、個人所有 10.74m (Lr) × 2.39m × 0.80m、FRP ディーゼル機関、254kW、昭和57年8月 第290-49105号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 71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 昭和49年9月12日 免許証交付日 令和2年7月16日 (令和7年12月14日まで有効)
死傷者等	なし
損傷	左舷中央部付近から船尾部にかけての船底に破口、舵及びプロペラに曲損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北西、風力 3～4、視界 良好 海象：波高 約1m、潮流 西流、潮汐 低潮期、潮高 約39cm (豆酸) 日出時刻：07時11分ごろ 常用薄明開始時刻：06時43分ごろ 下対馬地方には、11月29日01時49分に強風注意報が発表され、本事故時も継続中であつた。
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、ヨコワ引き縄漁を行う目的で、令和5年12月2日04時45分ごろ、対馬西方沖10海里（M）付近

	<p>の漁場に向け、対馬市豆酩漁港を出港した。</p> <p>船長は、3Mレンジのレーダー及びGPSプロッターを作動させ、手動操舵で操船に当たり、漁場までの最短経路となる豆酩漁港南西方に所在する豆酩埼から南方1,200m付近まで拡延する浅所内にある水路（以下「本件水路」という。）を通ることとし、約5ノットの対地速力で南西進させた。</p> <p>船長は、本件水路の可航域を示す標識灯の灯火が見えてきたので、本件水路に向けて本船を右転させた。</p> <p>船長は、本件水路の可航域を示す4つの標識灯のうち、消灯している北東側の標識灯以外の3つの標識灯を見ながら本件水路の中央に入った後、北西側と南西側の標識灯の灯火の中央を目指して西進させていたところ、北西側の灯火を見失った。</p> <p>船長は、船位に不安を感じ、そのままの速力で西進しながらレーダー画面を0.75Mレンジに変更して自船の位置を確認しようと操作していたところ、05時00分ごろ、突然衝撃を感じたので、直ちに機関を後進とした。</p> <p>本船は、その後、後進がかかり、船体が船尾方に移動し始め、再び衝撃を受け、操船が不能となった。</p> <p>船長は、レーダー及びGPSプロッターの表示から、本件水路の北側に逸脱して浅所に底触したことを認識し、本船の操船が不能になっていたので、漂流しながら僚船に支援を要請した。</p> <p>僚船は、05時20分ごろ、漂流中の本船付近に到着し、船長にえい航ロープを渡そうとしたが、一人乗りで操船しながらのロープ作業が上手くいかず、本船は、北西風と西向きの潮流を受けて、本件水路内を南方に圧流された後、本件水路の南側に逸脱し、船尾が浅所に乗り上げて漂流が止まった。</p> <p>船長は、05時40分ごろ海上保安庁に118番通報し、本事故の発生と救助を要請した。</p> <p>船長は、08時50分ごろ来援した巡視船の搭載艇により救助され、巡視船により豆酩漁港に移送された。</p> <p>本船は、乗揚後、波により左右に動揺している間に船底の破損が拡大した。</p> <p>本船は、船長及び所属漁業協同組合が手配した業者の作業船により離礁後、えい航されて豆酩漁港に入港し、16時20分ごろ陸揚げされた。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図、写真1 本船 参照）</p>
その他の事項	<p>(1) 本船に関する情報</p> <p>本船の喫水は、船首約0.4m、船尾約1.0mであった。</p> <p>操舵室右舷側に操舵席が設けられ、同席の前に舵輪があり、操舵席正面の窓が旋回窓となっていた。</p>

	<p>また、レーダーは操舵席の正面に、GPSプロッターは操舵席左舷側に設置されていた。</p> <p>操舵室内は、窓の柱部分が一時的に死角となる可能性があるものの、操舵席に座った状態のまま少し体を左右に動かせば死角を解消することができた。</p> <p>(2) 船長の操船経験に関する情報</p> <p>船長は、学校を卒業後、父親の漁船に甲板員として乗り組み、操業の経験を積んだ後、船舶免許を取得して約5年間、船長として操船に当たり、その後、陸上で勤務したあと、平成22年から漁船の船長に復帰した。</p> <p>船長は、夜間を含め本件水路の航行経験が豊富であり、本件水路の通航に関して、不安を感じることはなかった。</p> <p>(3) 本件水路に関する情報</p> <p>本件水路は、浅所域であるものの小型船舶であれば航行可能となっており、可航域を示す目的で設置された柱高約3mの標識灯4個（4秒に1閃光）により、可航幅が約80mとなっていた。</p> <p>本件水路の南東側、北西側及び南西側に設置された標識灯は正常に点灯していたが、北東側に設置された標識灯は、本事故前から故障により消灯していた。</p> <p>(4) 船長の本事故当時の判断に関する情報</p> <p>船長は、4つの標識灯のうち、北東側の標識灯が消灯していることを知っていたが、その他の3つの標識灯の灯光を見ながら本件水路の中央に入り、その後、北西側の標識灯と南西側の標識灯の中央部を目指して手動操舵で航行することで、不安なく通過できると思っていた。</p>
<p><b>分析</b></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>なし</p> <p>本船は、本件水路を手動操舵で西進中、船長が、自船の位置を確認しようとしてレーダー画面の操作に意識を向け、自船の進路を確認していなかったことから、無意識のうちに右舵が取られていることに気付かず、本件水路北側の浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、本件水路航行時の目標としていた標識灯の1つを見失い、船位に不安を感じたことから、レーダー画面の操作に意識を向けていたものと考えられる。</p> <p>船長は、船位に不安を感じた際、減速又は停止することなくレーダー操作を行ったことから、船位を確認する時間的余裕がないまま、本船が本件水路を逸脱したものと考えられる。</p> <p>船長は、本船が本件水路に入航後、北西側の標識灯と南西側の標識</p>

	<p>灯を見比べながら西進していたが、発光のタイミングと意識を向けるタイミングが合わなかったことから、北西側の標識灯の発光を見逃し、見失った可能性があると考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、本船が本件水路を手動操舵で西進中、船長が、航行の目標としていた標識灯を見失い、自船の位置を確認しようとしてレーダー画面の操作に意識を向け、自船の進路を確認していなかったため、右舵が取られていることに気付かず、本件水路北側の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"> <li>・ 一人乗りの小型船の船長は、手動操舵で操船中は、常に周囲の見張りを怠らず、レーダー表示の確認は可能な限り短時間とすること。</li> <li>・ 船長は、狭い水路等を航行中に自船位置の確認に時間を要する場合は、必要に応じ減速又は停止し、安全を確保した上で確認作業を行うこと。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図

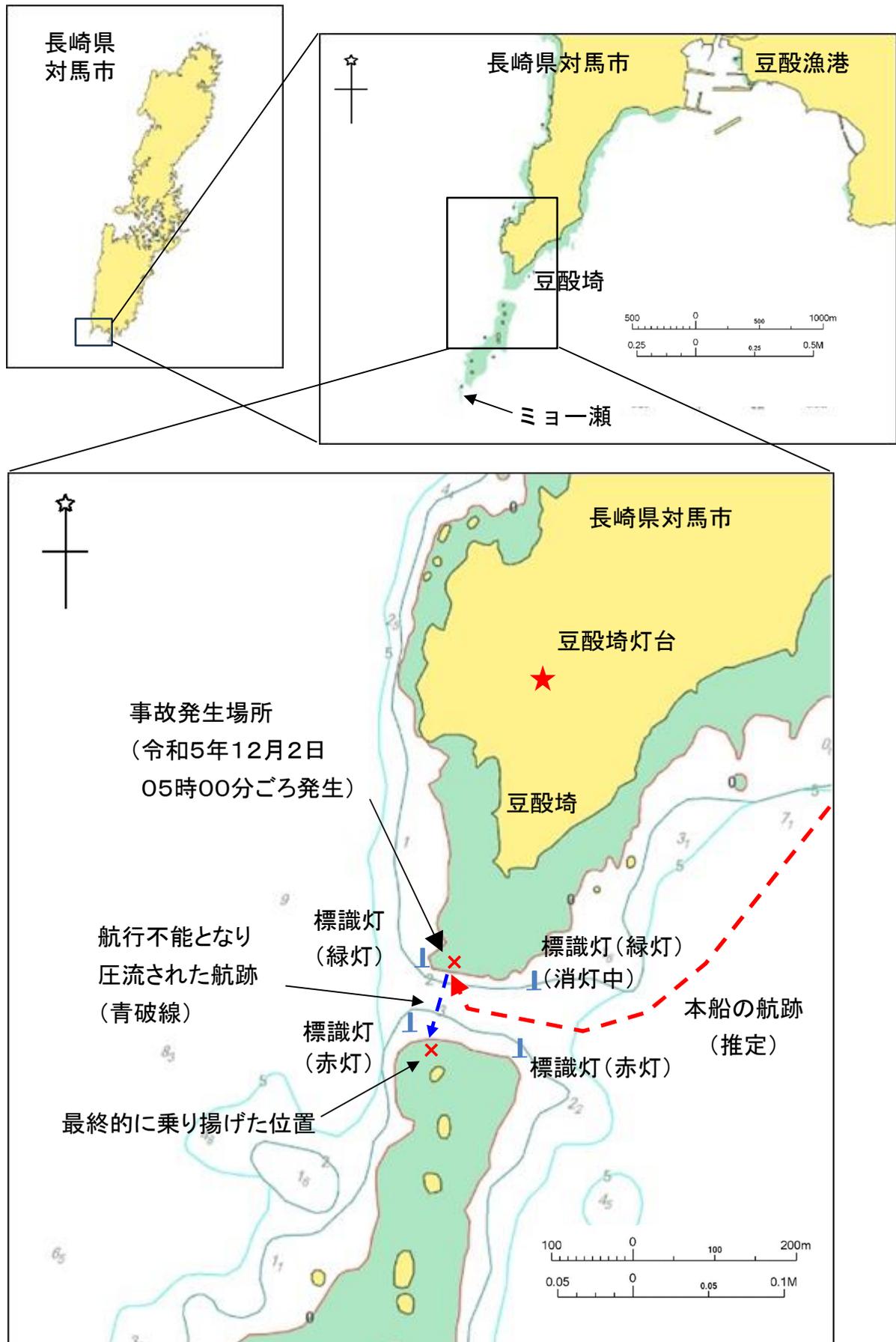


写真1 本船



(船長提供)