

船舶事故調査報告書

平成27年7月23日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委員 庄 司 邦 昭（部会長）

委員 小須田 敏

委員 根 本 美 奈

事故種類	乗揚
発生日時	平成27年3月25日 19時40分ごろ
発生場所	山口県下関市鳩島南東方沖（海士ヶ瀬戸） 角島港南防波堤灯台から真方位083° 1.5海里（M）付近 （概位 北緯34° 21.00′ 東経130° 53.23′）
事故調査の経過	平成27年3月27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 第十八わかとり丸、4.9トン TT3-9966、個人所有 11.98m (Lr) × 2.50m × 0.89m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数90、昭和63年7月31日
乗組員等に関する情報	船長 男性 65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62年6月2日 免許証交付日 平成23年8月4日 （平成29年6月1日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	プロペラ軸に曲損、プロペラ翼に曲損及び欠損、舵板に擦過傷
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、購入先の長崎県五島市から鳥取県鳥取市鳥取港まで回航する目的で、GPSプロッター及び魚群探知機を作動させ、響灘を航行していた。 船長は、下関市西方沖に至った頃、日没を迎えたので、最寄りの港に入って休息しようと考え、手動操舵により、約3～4ノットの速力で下関市の北西岸寄りに航行を続けていたところ、GPSプロッターの画面上に表示された油谷湾を見て、同湾内であれば適当な港があるものと思った。 船長は、油谷湾に向かうこととし、鳩島の東側海域を通過しようとして北東進中、GPSプロッターの画面上に等深線が多数表示され、魚群探知機に表示される水深が徐々に浅くなっていることを認め、若干の不安を感じたが、少し前に約2.7mの水深が表示されていた海

	<p>域を通過していたので、乗り揚げるほどの水深にはならないと思って北東進を続けた。</p> <p>本船は、同じ針路及び速力で続航中、船長が右舷方で帯状に波立つ海面を見て付近が浅いと思った直後、平成27年3月25日19時40分ごろ、鳩島南東方沖の浅瀬に乗り揚げて主機が停止した。</p> <p>本船は、その後、潮流により船首が左方に振れて自然離礁し、南西方へと漂流を始めた。</p> <p>船長は、本船が漂流して鳩島南方沖に至った所で投錨し、浸水がないことを確認したが、水面下の損傷状況が分からなかったため、購入先の業者を通じて救助を要請した。</p> <p>本船は、来援した地元漁船により、角島（元山）まで、えい航された。</p> <p>（付図1 事故発生場所概略図、写真1 GPSプロッターに記録された事故発生前後の本船の航跡 参照）</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風 なし、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏、潮汐 低潮時、潮高 約25cm</p>
<p>その他の事項</p>	<p>海図W201（倉良瀬戸至角島）及びW115（油谷港付近）によれば、本事故発生場所は、海士ケ瀬戸と称される海域で、同瀬戸の南口が水源として示されており、同瀬戸の中央部付近には、左舷標識として海士ケ瀬北灯浮標及び海士ケ瀬南灯浮標（いずれも緑色灯浮標）が設置され、両灯浮標の西側約50mが水深約5mの掘下げ水道で、その東西はそれぞれ陸岸から延びる水深1～2mの等深線が表示されている。</p> <p>本船の喫水は、船首約0.6m、船尾約1.3mであった。</p> <p>本船のGPSプロッターは、等深線表示を設定する際の最低値が5mである。</p> <p>船長は、本事故時、GPSプロッターの画面を二分割表示とし、左半分を1.5Mレンジ、右半分を0.5～0.75Mレンジとして使用していた。</p> <p>船長は、本事故発生海域を航行した経験がなく、水路状況を知らなかった。</p> <p>船長は、本事故発生海域に接近中、鳩島と角島との間に緑色灯浮標2基が設置されていることを認めていたが、同灯浮標が何を意味するものか分からなかった。</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>なし</p> <p>本船は、海士ケ瀬戸を北東進中、船長が、同瀬戸の水路状況を知らなかったことから、下関市北西岸と鳩島との間を航行し、浅瀬に乗り</p>

	<p>揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、GPSプロッターの画面上に等深線が多数表示され、魚群探知機に表示される水深が徐々に浅くなっていることを認めたが、少し前に約2.7mの水深が表示されていた海域を通過していたことから、乗り揚げるほどの水深にはならないと思ひ、航行を続けたものと考えられる。</p> <p>船長が、海士ヶ瀬北灯浮標及び海士ヶ瀬南灯浮標を認めたものの、それらの示す意味が分からなかったことは、本事故の発生に関与したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、本船が、海士ヶ瀬戸を北東進中、船長が、同瀬戸の水路状況を知らなかったため、下関市北西岸と鳩島との間を航行し、浅瀬に乗り揚げたことにより発生したものと考えられる。</p>
参考	<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"> ・海図等を使用して事前に水路調査を行い、安全な航行計画を立てること。 ・灯浮標等の示す意味を確実に把握しておくこと。

付図1 事故発生場所概略図

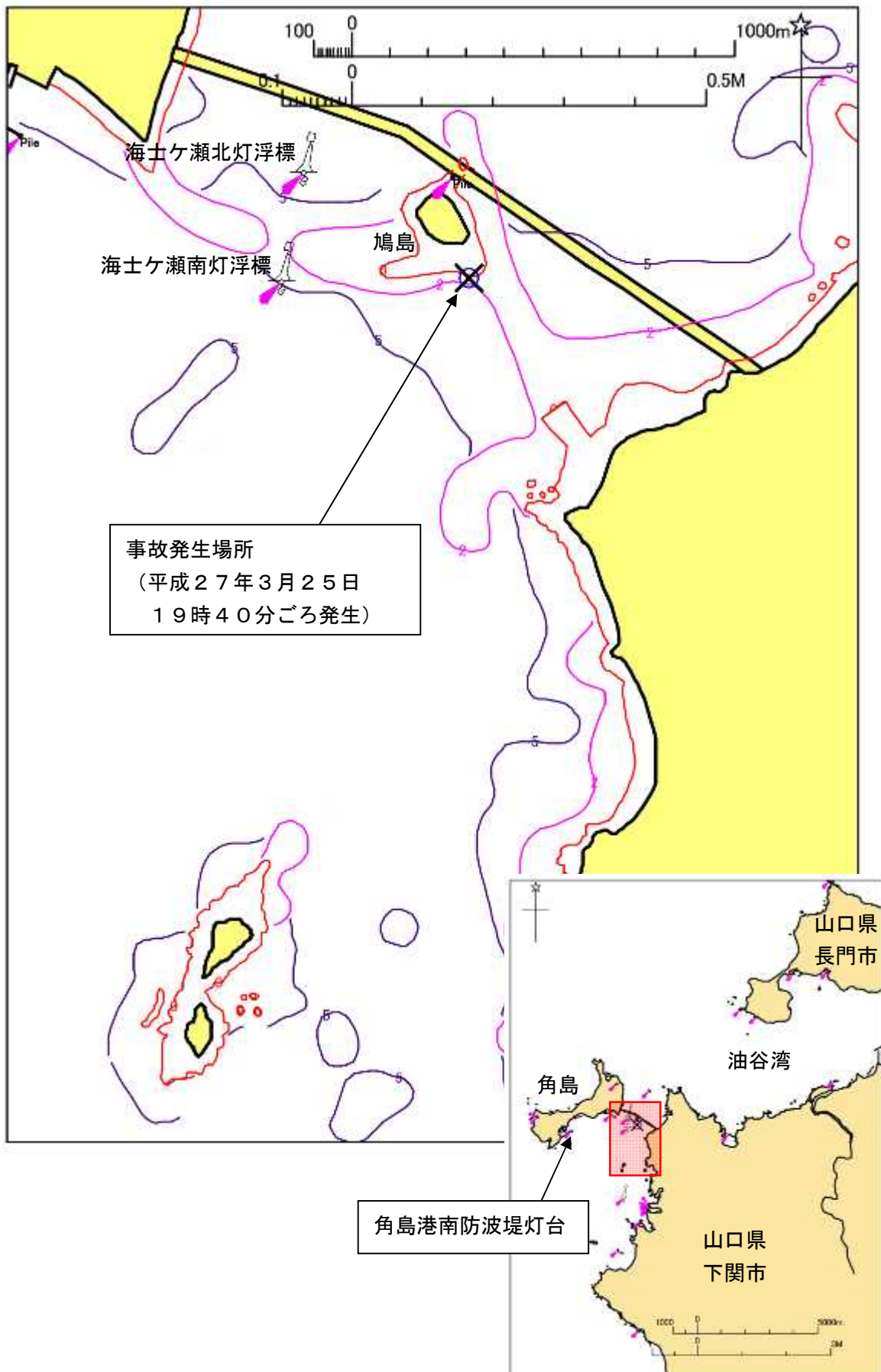


写真1 GPSプロッターに記録された事故発生前後の本船の航跡

