

船舶事故調査報告書

平成23年1月6日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 横山 鐵 男（部会長）
 委員 山本 哲 也
 委員 根本 美 奈

事故種類	乗揚
発生日時	平成22年5月16日 14時45分ごろ
発生場所	千葉県南房総市富浦湾沖 南房総市富浦港西防波堤灯台から真方位309°1,940m付近 (概位 北緯35°03.1′ 東経139°48.3′)
事故調査の経過	平成22年5月17日、本事故の調査を担当する主管調査官（横浜事務所）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	巡視艇 ふさかぜ、24トン 133838、国土交通省 19.05m (Lr) × 4.30m × 2.35m、鋼 ディーゼル機関2基、669kW/基 合計1,338kW（連続最大） 平成5年1月
乗組員等に関する情報	船長 男性 46歳 五級海技士（航海） 免許年月日 昭和60年12月16日 免状交付年月日 平成17年11月21日 免状有効期間満了日 平成22年12月15日
死傷者等	なし
損傷	左舷推進器（2翼曲損、1翼全欠損）、右舷推進器（2翼曲損、1翼1/5欠損）、左舷舵軸曲損、両舷推進器軸曲損、両舷張出軸受擦過傷・曲損、両舷主機逆転減速機全損
事故の経過	本船は、船長ほか3人が乗り組み、富浦港の湾口を約288°の針路、約20ノットの速力で航行中、操船していた船長が、航海士補から右舷前方に岩が見えるとの報告を受け、同岩を視認した。 船長は、GPSとレーダーによる確認を行おうとしたが、外光が画面で反射し、船位の確認ができなかった。 本船は、平成22年5月16日14時45分ごろ、南房総市法華埼西方の新根に乗り揚げ、航行不能となり、その後、えい航救助された。
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南、風速 約5m/s、視界 良好 海象：波高 約0.5m、潮位 0.49m
その他の事項	本船の船体、機関及び航海計器に不具合又は故障はなかった。 本船は、出港時、船首喫水は約1.25m、船尾喫水は約1.45mであった。 船長は、富浦湾での航行経験が5回目であった。

	<p>本船は、航海用レーダー、GPSプロッターの各航海計器の操作席には、操作に慣熟していない機関士補が配置されていた。</p> <p>機関士補は、目視による見張りを優先しており、富浦漁港北方から乗場場所に至るまでGPSの確認は行っていなかった。</p> <p>船長は、乗組員に対して目視による見張りを指示していた。</p> <p>富浦湾の湾口付近には、赤根と称する干出岩（1.6m）が存在し、その西方約500mのところに宮出シと称する干出岩（0.4m）が存在しており、そして、宮出シの南東方約100mのところに新根と称する暗岩が存在している。</p> <p>船長は、本事故時、富浦湾を出航する際の目安として、赤根及び宮出シの南側を両干出岩から大きく離れて航行しようと考えていたが、航海士補から右舷前方に岩が見えるとの報告があった際に、同岩のほか前方に岩らしいものが見えなかったことから、視認した岩を宮出シと考えた。</p> <p>航海士補は、報告した岩が赤根であると認識していたが、船長も承知しているものと考えていた。</p>	
分析	<p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>あり</p> <p>なし</p> <p>あり</p> <p>本船は、富浦湾の湾口付近を西北西進中、船長が、右舷前方に岩が見えるとの報告を受け岩を視認し、GPS及びレーダーで船位の確認を行おうとしたが、これらの画面に外光が反射して、船位の確認ができない状態であったものの、視認した岩を宮出シと思い込み、同じ針路で航行したことにより、南房総市法華埼西方の新根に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、宮出シが、潮及び波浪により水面下となっていたことから、赤根を宮出シと誤認したものと考えられる。</p> <p>船長は、付近に設置されている富浦沖灯浮標などを利用して船位の確認を行っていれば、乗揚げを回避できたものと考えられる。</p> <p>船橋内における情報共有が不足していたものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、本船が、富浦湾の湾口付近を西北西進中、船長が、報告を受けた岩を視認し、船位を確認しようとしたが、GPS及びレーダーの画面に外光が反射して、船位の確認ができない状態であったものの、視認した岩を宮出シと思い込んで同じ針路で航行したため、法華埼西方沖の新根に乗り揚げたことにより発生したものと考えられる。</p>	