

船舶事故調査報告書

平成23年9月29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 石川 敏 行

事故種類	乗揚
発生日時	平成23年4月22日 20時48分ごろ
発生場所	福岡県北九州市 ^{あいの} 藍島東方沖 藍島港本村南2防波堤灯台から真方位078° 1,440m付近 （概位 北緯33° 59.3′ 東経130° 50.0′）
事故調査の経過	平成23年4月25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	巡視艇 さたかぜ、24トン 133139、国土交通省 18.95m (Lr) × 4.30m × 2.35m、鋼 ディーゼル機関2基、1,338kW（合計）、平成4年2月
乗組員等に関する情報	船長 男性 52歳 二級海技士（航海） 免許年月日 平成8年12月26日 免状交付年月日 平成21年7月21日 免状有効期間満了日 平成26年11月15日
死傷者等	なし
損傷	両舷プロペラ、舵板、舵軸及び右舷クラッチを損傷
事故の経過	<p>本船は、船長、機関長及び航海士補2人（以下「航海士補A」、「航海士補B」という。）が乗り組み、船首約1.2m、船尾約1.5mの喫水で平成23年4月22日20時30分ごろ関門港若松第3区の定係地を出港し、夜間の密漁船等の取締りのために藍島周辺海域に向かい、船長が手動操舵、機関長が機関計器盤、航海士補Aがレーダー、航海士補BがGPSプロッターにそれぞれ就き、全員が椅子に腰を掛けて関門航路及び関門第2航路を北西進した。</p> <p>船長は、関門第2航路西口付近を約27ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で北西進中、船首方の北九州市小倉北区藍島の北方にある大藻路岩^{おおもじ}付近に白熱電球の明かりを強くしたような光を発している船舶（以下「不審船」という。）を発見した。</p> <p>船長は、六連島西水路第5号灯浮標（以下、六連島西水路の灯浮標については六連島西水路を省略する。）を通過して六連島西水路（以下「西水路」という。）に入った頃、不審船を確認することとし、航海士補Aに同船までの距離を測定させて約3.3海里（M）であるとの報告を受け、これまで何度か藍島と同島南端の東方にある古敷岩^{こしき}との間を航行したことがあったので、藍島と古敷岩との間を通過するつもりで針路を約323°（真方</p>

	<p>位、以下同じ。)とし、速力約27knでGPSプロッターにより時々船位を確認しながら西水路を北西進した。</p> <p>船長は、第4号灯浮標を右舷に見て通過し、西水路の西側に出た頃、機関長から付近に浅瀬があるので西水路に戻った方がよいとの助言を受けたので、右舷前方にある古敷岩及び同岩付近の浅瀬の東方を迂回することにし、右転して第2号灯浮標の西方に向く針路約026°に変針した。</p> <p>船長は、右転したので古敷岩付近の浅瀬の東方を通過することができると思い、左舷側の不審船に注意を向け、また、他の乗組員も不審船に注意を向けていたので、古敷岩付近の浅瀬に向かっていることに気付かずに航行した。</p> <p>本船は、針路約026°及び速力約27knで航行中、平成23年4月22日20時48分ごろ、藍島港本村南2防波堤灯台から078°1,440m付近において、古敷岩付近の浅瀬に乗り揚げた。</p> <p>船長は、直ちに機関のクラッチを中立とし、本船は、前進惰力で浅瀬を乗り切った。</p> <p>船長は、浸水の有無や機関の状況などを調査したのち、若松海上保安部に事故の報告を行い、えい航救助を依頼した。</p> <p>本船は、巡視艇により定係地にえい航された。</p>								
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 小雨、風向 南東、風力 3、視界 良好</p> <p>海象：波高 約0.5m</p>								
<p>その他の事項</p>	<p>本船は、操舵室中央に舵輪、舵輪の右後方にレーダー、レーダーの前方上部にGPSプロッター及び舵輪の左舷側に機関計器盤がそれぞれ設置され、乗組員は、各装置の後方で椅子に腰を掛けて操作するようになっていた。</p> <p>本事故当時、船長、レーダー配置の航海士補A及びGPSプロッター配置の航海士補Bは、いずれも本船が右転したのちは不審船に注意を向け、船位の確認を行っていなかった。</p> <p>GPSプロッターには、水深が表示されるようになっていたが、本事故当時、4Mレンジとしていたので水深が表示されず、また、夜間であったので輝度を昼間よりも落としていた。</p> <p>古敷岩は、藍島南端の東方約1,000m及び第2号灯浮標の西南西方約600mに存在する水上岩（高さ4.1m）であり、周囲には干出岩や危険な暗岩が存在している。</p> <p>第2号灯浮標（Fl（2）R 6s）は、右舷標識であり、水源（関門港）に向かって右側（第2号灯浮標の西側）に暗礁、浅瀬、沈船などがあり、その左側に可航水域があることを示している。</p>								
<p>分析</p>	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="513 1684 813 1729">乗組員等の関与</td> <td data-bbox="813 1684 1457 1729">あり</td> </tr> <tr> <td data-bbox="513 1729 813 1774">船体・機関等の関与</td> <td data-bbox="813 1729 1457 1774">なし</td> </tr> <tr> <td data-bbox="513 1774 813 1818">気象・海象の関与</td> <td data-bbox="813 1774 1457 1818">なし</td> </tr> <tr> <td data-bbox="513 1818 813 2065">判明した事項の解析</td> <td data-bbox="813 1818 1457 2065"> <p>本船は、藍島東方沖を不審船の確認を目的として北西進中、船長が、右舷前方にある浅瀬の東方を迂回しようとして右転し、第2号灯浮標の西方に向く針路とした際、不審船の確認に意識を集中して船位の確認を行っていなかったことから、同灯浮標の西方にある古敷岩付近の浅瀬に向かって</p> </td> </tr> </table>	乗組員等の関与	あり	船体・機関等の関与	なし	気象・海象の関与	なし	判明した事項の解析	<p>本船は、藍島東方沖を不審船の確認を目的として北西進中、船長が、右舷前方にある浅瀬の東方を迂回しようとして右転し、第2号灯浮標の西方に向く針路とした際、不審船の確認に意識を集中して船位の確認を行っていなかったことから、同灯浮標の西方にある古敷岩付近の浅瀬に向かって</p>
乗組員等の関与	あり								
船体・機関等の関与	なし								
気象・海象の関与	なし								
判明した事項の解析	<p>本船は、藍島東方沖を不審船の確認を目的として北西進中、船長が、右舷前方にある浅瀬の東方を迂回しようとして右転し、第2号灯浮標の西方に向く針路とした際、不審船の確認に意識を集中して船位の確認を行っていなかったことから、同灯浮標の西方にある古敷岩付近の浅瀬に向かって</p>								

	<p>いることに気付かずに航行し、同浅瀬に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>各配置の乗組員は、いずれも不審船に意識を集中して船位の確認を行っていなかったことから、浅瀬に向かって航行していることに気付か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、藍島東方沖を不審船の確認を目的として北西進中、船長が、右舷前方にある浅瀬の東方を迂回しようとして右転し、第2号灯浮標の西方に向く針路として航行していたが、不審船の確認に意識を集中して船位の確認を行っていなかったため、同灯浮標の西方にある古敷岩付近の浅瀬に向かっていくことに気付かずに航行し、同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"> ・浅瀬のある海域を航行する際は、船位の確認を十分に行うこと。 ・全員が一つのことに意識を集中せず、役割分担を明確にして操船者に適切な助言を行う態勢をとること。 ・GPSプロッターを使用する際は、海域の状況等に応じた適切なレンジで使用する。 <p>本事故後、所属海上保安部及び本船では、次の改善措置をとった。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本船乗組員は、BRM（ブリッジ リソース マネジメント）についての教育研修を受講した。 ・本船乗組員に対して船艇運用技能審査を実施した。 ・本船乗組員は、安全運航に関する共通認識を持つように船内でミーティングを行った。