

船舶事故調査報告書

平成23年12月8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 庄 司 邦 昭
 委員 石 川 敏 行

事故種類	乗揚
発生日時	平成23年8月28日 05時00分ごろ
発生場所	山口県下関市特牛港 ^{こつとい} 港口付近 特牛灯台から真方位267° 300m付近 （概位 北緯34° 19.2′ 東経130° 53.3′）
事故調査の経過	平成23年9月20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 ^{きんしょう} 金松丸、14トン FK2-1721（漁船登録番号）、個人所有 16.82m (Lr) × 4.26m × 1.89m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数150、昭和51年5月30日
乗組員等に関する情報	船長 男性 32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 平成10年8月6日 免許証交付日 平成20年2月5日 （平成25年8月5日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	船尾船底部に擦過傷、船尾骨材に亀裂、プロペラ翼に欠損
事故の経過	<p>本船は、船長ほか2人が乗り組み、船長が、単独で船橋当直に当たり、約10.0ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で自動操舵により、下関市角島^{つの}南方沖を特牛港に向けて南東進した。</p> <p>船長は、平成23年8月28日04時50分ごろ、特牛灯台の赤光及び特牛港南防波堤灯台（以下「南防波堤灯台」という。）の赤光を視認したので、自動操舵から手動操舵に切り替えて両灯光の間に向け、速力を約5～6knに減速して東進した。</p> <p>船長は、ふだんは明るくなってから特牛港に入航しており、港口付近では目視により南防波堤灯台の西方にある危険な岩場を確認しながら入航していたので、夜間に特牛灯台及び南防波堤灯台の灯光を目標として入航することはなかった。</p> <p>船長は、特牛灯台及び南防波堤灯台の両赤光の間に向けて東進しているので、ふだんと同じ進路で航行しているものと思い、目視による見張り及び船位の確認を行いながら航行することとし、GPSプロッターの電源を切った。</p> <p>船長は、特牛灯台の赤光を左舷船首方に見ながら特牛港港口に向けて東進し、南防波堤灯台の西方にある岩場に接近していることに気付かず、0</p>

	<p>5時00分ごろ特牛灯台から真方位267° 300m付近において岩場に乗り揚げた。</p> <p>本船は、浸水がなかったので、自力離礁して特牛港に帰港した。</p>	
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風 ほとんどなし、視界 良好</p> <p>海象：波 ほとんどなし、潮流 ほとんどなし、潮汐 上げ潮の中央期</p> <p>日出時刻：05時46分</p>	
その他の事項	<p>特牛港港口には、北側に特牛灯台（単明暗白光、明6秒暗2秒及び赤光（分弧））及び南側に南防波堤灯台（群閃赤光、毎6秒に2閃光）が設置されている。</p> <p>特牛灯台は、白光及び赤光が視認できる範囲が分かれており、特牛港に入航する船舶は、特牛灯台の白光を095°～104°の範囲に、赤光を035°～095°及び104°～170°の範囲に視認することができ、赤光が視認できる範囲には、島、水上岩、干出岩又は危険な暗岩が存在しているが、白光を視認しながら入航すれば、港口付近まで安全に航行することができる。</p> <p>特牛港港口の南側には、平瀬と称する危険な岩場が存在し、南防波堤灯台の西方約400m沖まで水上岩、干出岩及び危険な暗岩が拡延しており、特牛灯台の赤光を035°～095°の範囲に見て入航すると平瀬に接近することになる。</p> <p>船長は、南防波堤灯台の西方に平瀬が存在することを知っていたが、夜間に特牛港港口付近を同港に向けて東進したことがなかったので、特牛灯台の白光を視認しながら入航する方法を知らなかった。</p> <p>本船のGPSプロッターには、航路標識、等深線、干出岩、航跡などが表示されるようになっていた。</p> <p>船長は、福井県越前町を根拠地として漁業を営んでいるが、本事故当時は、特牛港を基地として小型底びき網漁を操業していた。</p> <p>船長は、本事故当日、漁模様が良くなかったので、ふだんよりも早めに操業をやめて帰航したことから、暗いうちに特牛港港口付近を航行することになった。</p> <p>本船の喫水は、船首約1.7m、船尾約2.0mであった。</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>なし</p> <p>本船は、特牛港港口付近を同港に向けて東進中、船長が特牛灯台の赤光を左舷船首方に見ながら入航したことから、港口の南側にある平瀬に接近し、平瀬に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、夜間に特牛港港口付近を同港に向けて東進したことがなかったことから、同港に入航する場合には、特牛灯台の赤光を視認する範囲に平瀬が存在し、同灯台の白光を視認する範囲に入航する必要があることを知らなかったものと考えられる。</p> <p>船長は、特牛灯台及び南防波堤灯台の両赤光の間に向けて東進しているので、ふだんと同じ進路</p>

	<p>で航行しているものと思い込み、GPSプロッターの電源を切って航行したことから、平瀬に接近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、特牛港港口付近を同港に向けて東進中、船長が特牛灯台の赤光を左舷船首方に見ながら入航したため、港口の南側にある平瀬に接近し、平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"> ・ 特牛灯台の赤光が視認できる範囲には、平瀬などの危険な岩場が存在しているので、特牛港に入航する場合には、特牛灯台の白光を視認しながら入航すること。 ・ GPSプロッターには、特牛港港口付近を航行する際の安全な針路線を入力しておき、GPSプロッターを有効に活用して航行すること。