

船舶事故調査報告書

平成24年4月12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 根 本 美 奈

事故種類	乗揚
発生日時	平成23年7月16日（土） 23時30分ごろ（1件目の事故） 平成23年7月17日（日） 02時30分ごろ（2件目の事故）
発生場所	千葉県木更津市木更津港 （1件目の事故） 木更津港防波堤西灯台から真方位085° 1.9海里付近 （概位 北緯35° 22.8′ 東経139° 54.0′） （2件目の事故） 木更津港防波堤西灯台から真方位083° 2.0海里付近 （概位 北緯35° 22.9′ 東経139° 54.0′）
事故調査の経過	平成23年7月19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	ヨット ^{セルフイン} S A L F I N、5トン未満 235-31278神奈川、個人所有 8.17m (Lr) × 3.01m × 1.56m、FRP ディーゼル機関、11.77kW、平成6年3月
乗組員等に関する情報	船長 男性 54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16年9月27日 免許証交付日 平成21年9月9日 （平成26年9月26日まで有効） 操舵者 男性 54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16年10月25日 免許証交付日 平成21年6月30日 （平成26年10月24日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	船底及びセンターボードに擦過傷、キール付近に破口及び浸水
事故の経過	（1件目の事故） 本船は、夜間、船長ほか知人7人が乗船し、木更津港内を機走により約5ノット（kn）の速力で東北東進中、岸壁と木更津港防波堤の間の水路（以下「本件水路」という。）中央を航行するため、船長がキャビン内に設置されたGPSの画面表示を見て操舵者に操舵指示を出して操船した。 操舵者は、船長の指示を受けながら操舵に当たっていたが、防波堤に寄りすぎると浅瀬があると認識していた。

	<p>操舵者は、本件水路に設置された左舷標識の灯光を左舷に見て本件水路の防波堤寄り（左舷側寄り）を航行し、最後に確認した左舷標識（木更津港内第5号灯浮標、以下「第5号灯浮標」という。）付近を通航したのち、木更津港内港入口の橋梁灯（中の島大橋橋梁灯）を見ながら航行していたところ、平成23年7月16日23時30分ごろ本船が防砂くい付近の砂地に乗り揚げた。</p> <p>船長は、上げ潮を待って離礁することとし、知人等を休息させて単独で見張りに当たった。</p> <p>（2件目の事故）</p> <p>本船は、その後、上げ潮により離礁し、風と潮の影響で船首が左方に振られて北を向いた状態となったとき、船長が、船尾方に竹竿が数本あったので約2～3knの速力で北北東進したところ、船首方15m付近に防砂くいを認め、機関を中立にして右舵一杯で旋回しようとしたが、翌7月17日02時30分ごろ防砂くい付近の消波ブロックに乗り揚げた。</p> <p>本船は、船底部に浸水が生じ、船長が118番通報で救助を求め、満潮を待って05時22分ごろ自力で離礁し、巡視艇の伴走警戒によって木更津港に入港着岸した。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 南南東、風力 4、視界 良好 （1件目の事故）</p> <p>海象：海上 平穏、潮汐 低潮時、潮高 約1.0m （2件目の事故）</p> <p>海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の中央期、潮高 約1.4m</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本事故当時の喫水面からの深さは、センターボード先端までが約1.8mで、キール先端までが約0.5mであった。</p> <p>GPSは、カーナビゲーションシステムの信号を魚群探知機のディスプレイ（以下「GPS画面」という。）に出力したものであり、海岸線と自船の船位及び航跡のみが表示され、水路、航路標識、水深等は表示されないものであった。</p> <p>GPS画面は、キャビン出入口の天井に設置しており、キャビン内から確認する必要があったので、船長は、キャビン出入口の階段に腰を掛けて操舵指示を行っていたが、その場所からは船外を見ることができなかった。</p> <p>本船は、レーダーを備えていなかった。</p> <p>船長は、木更津港には日中に10回くらい入航したことがあったが、夜間の入航は初めてであった。</p> <p>操舵者は、木更津港に4回ほど寄港経験があり、夜間に出航したことが1回あるが、夜間の入航は初めてであった。</p> <p>船長は、夜間の入航でもGPS画面で船位を確認して岸壁と防波堤の中央を航行すれば、安全に入航できると思っていた。</p> <p>本船は、木更津港の港泊図「海図 W1067（木更津港）」を備え置いておらず、小縮尺の海図 W1062「東京湾中部」を備えていたものの、同海図には木更津港内の水路、航路標識、水深等が記載されていなかった。</p> <p>船長は、砂地から離礁する際、周囲の水路状況を確認することができなかった。</p> <p>本件水路は、木更津港内港へ向けて第5号灯浮標を通過した付近から左舷側に防砂くいが設置され、2m等深線が水路近くまで張り出している。</p>

分析	乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象の関与 判明した事項の解析	あり あり なし (1件目の事故) 本船は、木更津港に入航中、船長及び操舵者が水路状況を把握していなかったことから、本件水路の可航域を外れて航行し、防砂くい付近の砂地に乗り揚げたものと考えられる。 船長及び操舵者は、本船が木更津港の港泊図を備えていなかったことから、水路状況を把握できなかったものと考えられる。 船長は、GPS画面を確認するためにキャビン出入口の階段に腰を掛けて操舵指示を行っていたことから、船外が見えず、GPS画面の映像により水路中央を航行していると思い込んだものと考えられる。 (2件目の事故) 本船は、砂地に乗り上げて離礁した際、船長が水路状況を把握していなかったことから、防砂くいに向けて航行し、防砂くい付近の消波ブロックに乗り揚げたものと考えられる。 船長は、木更津港の港泊図を備えていなかったことから、水路状況を把握できなかったものと考えられる。
原因	(1件目の事故) 本事故は、夜間、本船が、木更津港に入航中、船長及び操舵者が水路状況を把握していなかったため、本件水路の可航域を外れて航行し、防砂くい付近の砂地に乗り揚げたことにより発生したものと考えられる。 (2件目の事故) 本事故は、夜間、本船が、砂地に乗り上げて離礁した際、船長が水路状況を把握していなかったため、防砂くいに向けて航行し、防砂くい付近の消波ブロックに乗り揚げたことにより発生したものと考えられる。	
参考	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。 ・入港地の港泊図又は航海用参考図を備え、水路状況を把握しておくこと。	