

船舶事故等調査報告書

平成24年11月22日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故等番号	2012門第93号
事故等種類	乗揚
発生日時	平成24年6月18日 20時50分ごろ
発生場所	福岡県北九州市馬島西方沖 馬島港西防波堤灯台から真方位309°400m付近 (概位 北緯33°58.0′ 東経130°51.0′)
事故等調査の経過	平成24年6月20日、本事故の調査を担当する主管調査官（門司事務所）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	漁船 第八いけす丸、39.98トン
船舶番号、船舶所有者等	S02-3238（漁船登録番号）、株式会社いけす丸
乗組員等に関する情報	船長、三級海技士（航海）
死傷者等	なし
損傷	船底外板に亀裂を伴う擦過傷及びビルジキールに欠損
事故等の経過	<p>本船は、船長ほか4人が乗り組み、関門港関門航路を西進中、船長が、航海灯を表示し、操舵室内右舷前部に立って操船指揮を執り、乗組員の1人を操舵に就け、目視で関門航路の左舷標識に沿って航行していたところ、時折降る強い雨により視界を遮られる状況となり、山口県下関市所在の台場鼻潮流信号所南西方沖の関門航路と関門第2航路の分岐点付近に至った頃、変針目標としていた関門航路第9号灯浮標を見失った。</p> <p>船長は、関門航路第9号灯浮標を目視で探し続けて、変針点を通過していることに気付かず、船首方至近に見付けた白色灯光の灯浮標を右舷方に見て通過した後に右転を指示したところ、本船は、平成24年6月18日20時50分ごろ馬島西方沖の浅所に乗り揚げた。</p> <p>本船は、翌19日未明にタグボートにより引き下ろされ、自力で関門港若松区の岸壁に着岸して損傷箇所の仮修理を行った後、翌々20日に境港に向けて出港した。</p>
気象・海象	<p>気象：天気 しゅう雨、風向 北東、風力 2～3、視界 不良</p> <p>海象：潮汐 上げ潮の末期</p> <p>日没時刻：19時30分（関門港）</p>
その他の事項	<p>海図W1264によれば、本事故発生場所付近の水深は1.2m、底質は岩である。</p> <p>本船の喫水は、船首約1.6m、船尾約2.5mであった。</p> <p>本船は、レーダー及びGPSプロッターを作動させていたが、本事故発生当時は誰もそれらの画面を見ていなかった。</p>

	<p>船長は、関門航路の通航経験が昼間帯しかなく、明るいうちに通航したいと考えていたが、予定よりも遅れていた上、台風4号が九州に接近していたので、夜間に通航することとした。</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、関門航路を西進中、船長が、雨で視界が遮られて変針目標の灯浮標を見失った際、同灯浮標を探しながら航行していたことから、変針点を通過して航路外に出て浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、本船が、関門航路を西進中、船長が、雨で視界が遮られて変針目標の灯浮標を見失った際、同灯浮標を探しながら航行していたため、変針点を通過して航路外に出て浅所に乗り揚げたことにより発生したものと考えられる。</p>
<p>参考</p>	<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"> ・夜間や視界が遮られる悪天候下では、目視のみならず、レーダー等を活用して船位の確認を確実に行うこと。