

船舶事故調査報告書

平成25年5月23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24年5月20日 15時40分ごろ
発生場所	福岡県宗像市神湊漁港北東方沖 宗像市所在の神湊港北防波堤灯台から真方位015° 290m付近 (概位 北緯33° 51.4′ 東経130° 29.1′)
事故調査の経過	平成24年5月21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 こちかぜ、26トン 135891、国土交通省 19.20m (Lr) × 4.50m × 2.34m、鋼及び軽合金 ディーゼル機関2基、1,338kW (合計)、平成9年9月
乗組員等に関する情報	船長 男性 45歳 四級海技士（航海） 免許年月日 平成6年9月7日 免状交付年月日 平成20年8月13日 免状有効期間満了日 平成25年8月14日
死傷者等	なし
損傷	両舷プロペラ全翼に亀裂、曲損及び欠損、右舷プロペラシャフト及びシャフトブラケットに曲損、右舷主機及び逆転減速機に亀裂
事故の経過	本船は、船長、航海士補2人（以下「航海士補A」及び「航海士補B」という。）及び機関士補が乗り組み、海難調査業務を終えたことから、操舵室内で船長が操舵スタンド後方の座席に腰を掛けて操船を行い、船首に航海士補A及び航海士補B、船尾に機関士補を配置し、平成24年5月20日15時30分ごろ係留索を放して神湊漁港を出港し、定係港である福岡県福岡市博多港に向かった。 本船は、港内で回頭して東方に向首し、航海士補Aは船首に残り、航海士補Bはレーダー操作及び左側の見張りに、機関士補は機関監視及び右側の見張りにそれぞれ就くため、操舵室に戻って所定の座席に腰を掛け、約3～4ノット (kn) の速力で港内を航行したのち、神湊漁港の北側防波堤東端を通過する頃に約6knに増速した。 船長は、神湊漁港の北北東方にある大バエと称する浅瀬の西方に設

	<p>置されている黄色い灯浮標（以下「黄ブイ」という。）の北方から、神湊漁港に接近する船首が浮上して船名等を確認できない小型船舶（以下「未確認船舶」という。）を視認したので、法令違反がないかどうかを確かめようと考え、左に曲げる旨のみを告げて左転し、黄ブイを船首目標として北北西進した。</p> <p>航海士補B及び機関士補は、船長が左転したのは未確認船舶に接近して法令違反がないかどうかを確かめるためであると思って双眼鏡で調査を始め、航海士補Aは、船首での見張りを終えて操舵室に戻り、所定の座席に腰を掛けて見張りに就いた。</p> <p>船長は、1分ほど航行する間に自らも双眼鏡を使って調査を行い、未確認船舶は別段不審点のない漁船であると確認できたとき、黄ブイに接近し過ぎたことに気付き、とっさに右転したところ、15時40分ごろ、船尾部に衝撃を感じ、浅瀬に乗り揚げたことに気付いた。</p> <p>船長は、右舷船尾管から機関室に浸水したため、右舷主機を停止して船尾管のボルトを増し締めして浸水を止めるとともに、福岡海上保安部に事故の発生を連絡し、機関の損傷拡大を防ぐために右舷プロペラに遊転止めを施したのち、左舷機のみを使用して17時30分ごろ神湊漁港に入港した。</p> <p>本船は、修繕のため、翌21日07時00分ごろ神湊漁港を出港して山口県下関市所在の造船所に回航した。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風向 南、風速 約1m/s、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の末期、潮高 約20cm（神湊）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船の喫水は、船首約1.3m、船尾約1.5mであった。</p> <p>本船は、操舵室に乗組定員数と同じ5人分の座席があり、操舵室前部中央に舵輪及び主機のスロットルレバーを備えた操舵スタンドが、操舵スタンドの右側に航海用レーダーが、操舵スタンドの左側に操舵室計器盤がそれぞれ設置され、各装置の後方に設けられた座席に腰を掛けて操作するようになっていた。</p> <p>測深器を兼ねたGPSプロッターは、操舵室右舷前部天井に設置されており、操舵スタンド及び航海用レーダーの後方に設置された座席から、その画面を見ることができた。</p> <p>船長、航海士補B及び機関士補は、本事故当時、乗船してから2か月未満であるが、本船で2回神湊漁港及びその周辺の水路調査を実施していたが、機関士補は水路調査時には下船していた。</p> <p>海図W1239によれば、大バエは、東西約500m、南北約350mの5m等深線で囲まれた底質が岩の浅瀬であり、大バエの内側の黄ブイの東方約60mの所には2m等深線で囲まれた浅瀬（以下「本件浅瀬」という。）がある。</p>
<p>分析 乗組員等の関与</p>	<p>あり</p>

<p>船体・機関等の関与 気象・海象の関与 判明した事項の解析</p>	<p>なし なし 本船は、神湊漁港北東方沖を北北西進中、船長ほか操舵室内の全員が神湊漁港に接近する未確認船舶に法令違反がないかを確認していたことから、黄ブイに接近し、右転したが、本件浅瀬に乗り揚げたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、神湊漁港北東方沖を北北西進中、船長ほか操舵室内の全員が神湊漁港に接近する未確認船舶に法令違反がないかを確認していたため、黄ブイに接近し、右転したが、本件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>
<p>参考</p>	<p>本事故後、本船では事故の再発防止のため、当日の業務や運航に関する出港前ブリーフィングを実施すること、及び船位確認を専属で行う職員を決めて業務を行うこととした。また、海上保安大学校においてBRM研修を受講したほか、電子海図の表示装置を設置した。</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"> ・ 船長は、航行中に法令違反調査などの業務を実施する際には、行動目的及び乗組員の業務分担（対象船舶の調査、船位確認など）を明確に伝達し、操船指揮に当たること。