

船舶事故調査報告書

令和4年1月19日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委員 佐藤 雄二（部会長）
委員 田村 兼吉
委員 岡本 満喜子

事故種類	乗揚
発生日時	令和3年2月11日 09時39分ごろ
発生場所	山口県防府市富海南方沖 大津島港本浦防波堤灯台から真方位311° 2.6海里（M）付近 （概位 北緯34° 2.2′ 東経131° 39.9′）
事故の概要	巡視艇にじかぜは、西進中、干出岩に乗り揚げた。 にじかぜは、左舷舵の曲損及び左舷推進器翼の欠損等を生じた。
事故調査の経過	令和3年2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 にじかぜ、24トン 134312、国土交通省 20.00m×4.30m×2.35m、鋼 ディーゼル機関2機、合計出力1,338kW、平成5年12月
乗組員等に関する情報	船長 50歳 四級海技士（航海） 免許年月日 平成11年8月3日 免状交付年月日 平成31年1月31日 免状有効期間満了日 令和6年3月21日
死傷者等	なし
損傷	左舷舵、左舷軸及び左舷張り出し軸受に曲損並びに左舷機減速機に破損及び左舷推進器翼に欠損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 西、風速 約2m/s、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の初期、潮高 約293cm（徳山）
事故の経過	本船は、船長ほか4人が乗り組み、所属する海上保安部管内の漁船等への指導取締り（以下「巡視業務」という。）の目的で、令和3年2月11日09時05分ごろ、山口湾方面へ向けて山口県徳山下松港の棧橋を出港した。 船長は、操舵室前方中央部の操縦席に腰を掛けて手動操舵に当たり、レーダーを1.5Mレンジでノースアップ、オフセンターに、GPSプロッターをノースアップとし、それぞれ進行方向約2Mを表示するようにして使用し、乗組員を機関等の監視、レーダーの監視及び

前方等と後方等の見張りにそれぞれつけて航行した。(図1参照)

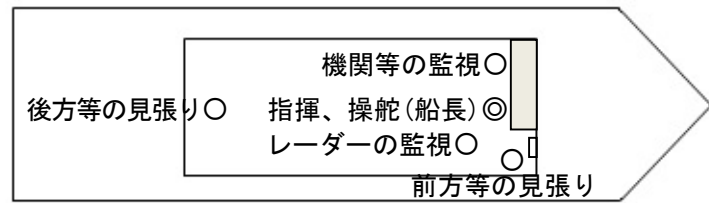


図1 乗組員の配置状況略図

本船は、09時29分ごろ山口県周南市黒髪島くろかみと同市大津島間なかの中谷ノ瀬戸を航行中、両舷機をそれぞれ回転数毎分(rpm)約1,800とし、約21ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)として北進した。

船長は、大津島北方沖で左舵を取り、09時38分ごろ防府市富海南方沖を西進中、同市八崎岬はつき東方沖の漁船とその手前の陸岸寄りにプレジャーボートを認め、漁船へ向かうこととして右舵を取り、同漁船の手前で減速して接近することとして続航した。

船長は、転針後、間もなく、右舷船首方に見えた富海南方沖すずめの雀岩から拡張する浅所に反応して操縦席右舷前方に置かれていた電子海図表示装置(ECS)の警報が鳴ったことに気付き、同装置のそばで前方等の見張りに当たっていた乗組員が警報を止めるのを認めた。

船長は、電子海図表示装置の警報が鳴ったとき、約2Mレンジとしていた画面表示を見たが拡大して確かめることなく、漁船へ向けて続航中、09時39分ごろ船底からの衝撃を感じ、直ちに減速し、電子海図の情報等で雀岩南西方沖約600mの干出岩(以下「本件干出岩」という。)を乗り切ったことが分かった。

船長は、けが人がいないことを確認し、左舷側の舵等に異常を認めただものの、浸水や油の流出がないことを確かめた後、所属する海上保安部に本事故の発生を通報するとともに僚船に救援を依頼し、右舷機での航行は可能であったが僚船にえい航されて徳山下松港へ戻り、棧橋に着棧した。

(付図1 事故発生経過概略図、写真1 本船 参照)

その他の事項

本船は、徳山下松港の棧橋を発進する際、船首の喫水が約1.2m、船尾の喫水が推進器翼下端まで約1.6mであった。

本件干出岩は、雀岩の南西方約500mに存在し、最低水面上の高さが2.4mである。

電子海図表示装置は、本船が岩や漁礁等まで280mの距離になると警報が鳴るように設定され、本事故時、雀岩から拡張する浅所が本船から280mとなって警報が鳴り、警報停止後、本件干出岩が本船から280mとなった際は、雀岩から拡張する浅所が本船から280

	<p>m内であったので警報機能がリセットされず、警報が鳴らなかった。</p> <p>船長は、令和2年4月から本船に乗船するようになり、本事故発生時までに本事故発生場所付近を月に約3回操船し、電子海図等の情報や干潮時に目視して本件干出岩の存在を知っており、雀岩西方の陸岸寄りにある小島の南方沖に干出岩が存在すると認識していた。</p> <p>船長は、本事故時、電子海図表示装置の警報が鳴ったとき、右舷船首方の雀岩から拡張する浅所に反応したと判断した。</p> <p>船長は、警報停止後、本件干出岩が、海面下で付近海面上に周辺と異なる波もなく、目視やレーダーで存在を認めることができない状況で、漁船へ向かうことに意識が向いて本件干出岩の存在を失念し、平素のように電子海図表示装置の画面表示を拡大して確かめず、目視のみで安全に航行できると臆断してしまったと本事故後に思った。</p> <p>船長は、本事故時、前方等の見張りについて乗組員が向かっている漁船が何かを揚げているのを認め、船内では漁船に関わる会話はあったが本件干出岩についての会話はなく、乗組員全員が巡視業務に意識が向き、本件干出岩の存在を失念していたことを本事故後に確認した。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析</p>	<p>あり なし あり</p> <p>本船は、防府市富海沖を西進中、船長が、巡視業務として漁船へ向かうことに意識を向け、海面下の本件干出岩の存在を失念したまま航行したことから、本件干出岩へ向かっていることに気付かずに乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、電子海図表示装置の警報が鳴った際、雀岩から拡張する浅所に反応したと判断し、同装置の画面表示を拡大して本件干出岩の存在を確認することができたが、漁船へ向かうことに意識が向いていたことから、自身で確認することも、電子海図表示装置のそばで前方等の見張りに当たっていた乗組員に指示して確認することも行わなかったものと考えられる。</p> <p>船長は、電子海図表示装置のそばで前方等の見張りに当たっていた乗組員に対して目視やレーダーでは確認できない海面下の干出岩等の障害物との位置関係を逐次、報告するように指示していなかったことから、乗組員全員が巡視業務に意識が向き、本件干出岩へ向かっていることを認識できなかったものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が防府市富海沖を西進中、船長が、巡視業務として漁船へ向かうことに意識を向け、海面下の本件干出岩の存在を失念したまま航行したため、本件干出岩へ向かっていることに気付かずに乗り揚げたものと考えられる。</p>

再発防止策	<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、操船中、目視やレーダーでは確認できない海面下の干出岩等の障害物との位置関係を把握できるよう、乗組員に対して電子海図表示装置を活用して障害物との位置関係を逐次、報告するように指示しておくこと。・ 乗組員は、電子海図表示装置が浅所等の障害物に接近したときに警報が鳴るように設定された場合、設定条件によっては警報が作動しないことを認識し、警報の作動に関わらず、障害物へ向かうことがないよう、逐次、画面表示を確認し、注意が必要な場合は船長に進言すること。
--------------	--

付図1 事故発生経過概略図

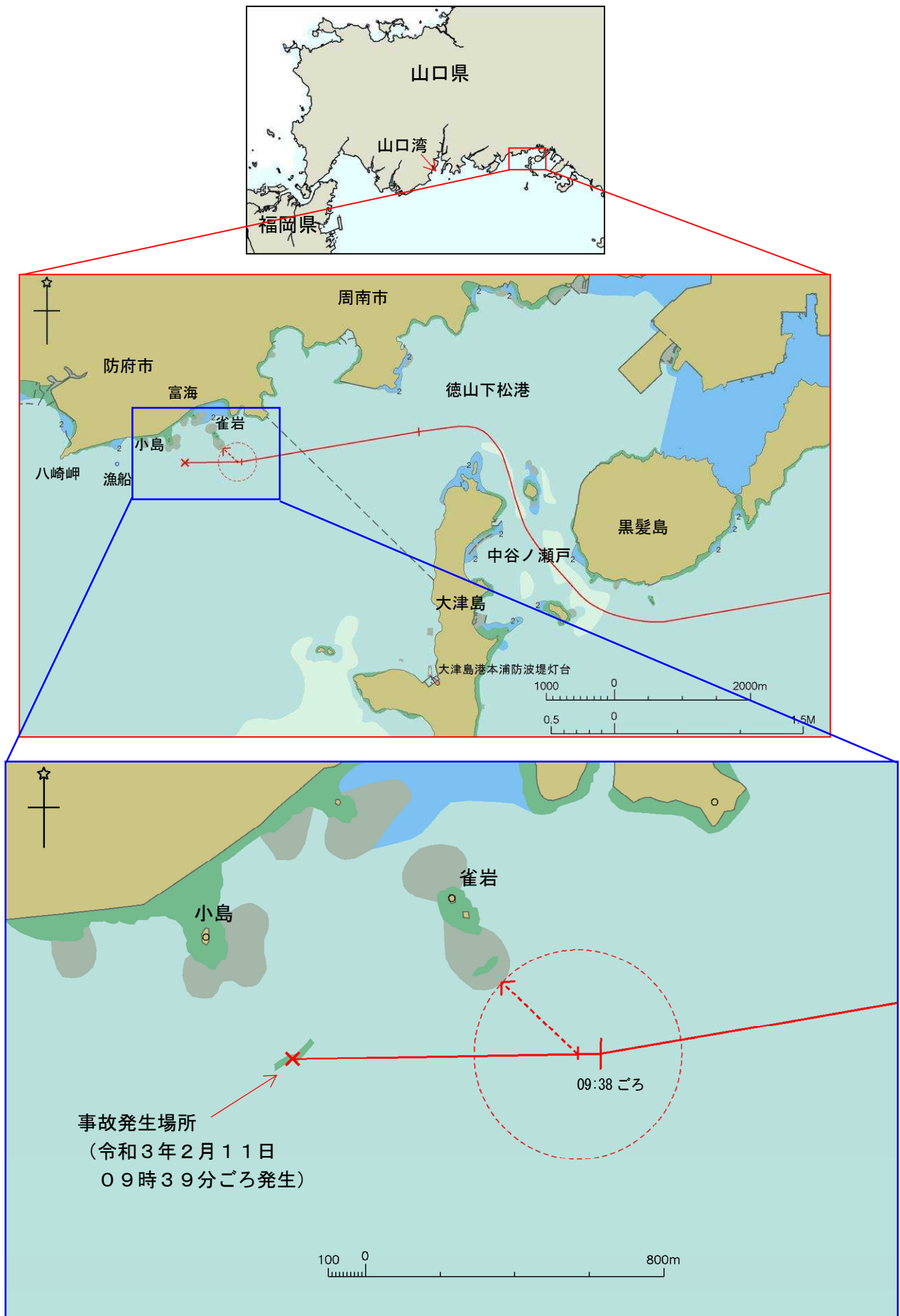


写真1 本船

