

## 船舶インシデント調査報告書

平成25年11月21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

インシデント種類	運航阻害
発生日時	平成25年6月7日 21時24分ごろ
発生場所	大分県臼杵市黒島東方 臼杵市所在の佐志生港尾本A防波堤灯台から真方位088°800m付近 (概位 北緯33°10.6′ 東経131°50.5′)
インシデント調査の経過	平成25年6月10日、本インシデント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 とよかぜ、26トン 134316、国土交通省 19.20m (Lr) × 4.50m × 2.34m、鋼 ディーゼル機関、1,338kW、平成6年1月
乗組員等に関する情報	船長 男性 55歳 四級海技士（航海） 免許年月日 平成7年11月22日 免状交付年月日 平成22年2月2日 免状有効期間満了日 平成27年11月21日 航海士補B 男性 25歳 五級海技士（航海）（履歴限定） 免許年月日 平成22年8月6日 免状交付年月日 平成22年8月6日 免状有効期間満了日 平成27年8月5日
死傷者等	なし
損傷	本船 なし 定置網 なし
インシデントの経過	本船は、船長ほか4人が乗り組み、法定灯火を表示し、船首約1.0m、船尾約1.5mの喫水により、上部船橋前部に設置されている探照灯を適宜に使用しながら、約15ノットの対地速力で大分県津久見市津久見湾北部～臼杵市臼杵湾全域の夜間しょう戒を行っていた。 本船は、船長が操船及びしょう戒業務の指揮、機関長が船長の補佐

	<p>を行い、航海士補Bが操舵ハンドル、航海士補Aがレーダー、機関士補が機関操縦盤及び探照灯の操作に就き、全員が座席に腰を掛けて沿岸部を左舷側に見ながら、陸地から約200m～300m離して航行した。</p> <p>船長は、出港して1時間ほどたったので、沿岸部から離れ、平成25年6月7日21時15分ごろ、臼杵市三ツ子島の南方において、操舵員を交替させ、航海士補Aを操舵ハンドルに、航海士補Bをレーダーにそれぞれ就かせ、しょう戒を再開して三ツ子島東方の沿岸部を北進した。</p> <p>航海士補Bは、0.5海里レンジにしたレーダー画面で本船右舷船首方約200mの黒島東方に輝点を認め、GPSプロッターの画面を見たところ、輝点と同じ位置に三角形(△)の表示があったことから、これは定置網の東端を示す浮きであると思い、右に曲げた方がよい旨の報告をした。</p> <p>船長及び航海士補Aは、GPSプロッターの画面を見たところ、現在の針路では本船が左舷側の沿岸部に徐々に接近する状況だったので、航海士補Bの報告が、沿岸部への異常接近の防止を意図して行われたものだと思い、航海士補Aは、本船が沿岸部に接近しないよう、舵角約5°～10°で緩やかに右転した。</p> <p>船長は、右転が始まって間もなく、探照灯の明かりで前方の海面に定置網のものらしき浮きが並んでいることを認め、絡網すると思い、機関を停止して後進するように指示を行い、航海士補Aは、主機操作レバーを中立とした後、更に後進にしたところ、機関が緊急停止し、本船は惰力で前進を続け、21時24分ごろ船底部から何かに接触した音が聞こえ、船体の約半分が定置網に進入した。</p> <p>船長は、本船の照明を点灯して周囲の状況の調査を行い、現況を大分海上保安部に連絡した後、乗組員に船内各所を調査させ、浸水や漏油がないことを確認し、再度、大分海上保安部に連絡した。</p> <p>その後、来援した大分海上保安部の潜水士が潜水調査を実施したところ、推進器等に異常はなく、定置網のロープや漁網にも損傷はなかった。</p> <p>本船は、6月8日05時00分ごろに来援した定置網業者の作業船が化学繊維製の定置網の支持索(直径20mm)1本を切断(巡視艇離脱後に結索して復旧)し、同作業船で05時17分ごろ引き出され、自走して定係地に入港した。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 北、風力 1、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の初期、潮高 約170cm(臼杵港)</p> <p>日没時刻 19時20分</p> <p>月没時刻 18時05分</p>

<p>その他の事項</p>	<p>本船は、操舵室に6人分の座席があり、操舵室前部中央に舵輪及び主機操作レバーを備えた操舵スタンドが、操舵スタンドの右後方に航海用レーダーが、操舵スタンドの左側に機関操縦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>船長、機関長及び機関士補の3人は、平成25年4月に着任し、大分海上保安部津久見分室の管轄区域での勤務経験及び本船乗船期間は約2か月であった。</p> <p>航海士補A及び航海士補Bの大分海上保安部津久見分室の管轄区域での勤務経験及び本船乗船期間は、それぞれ約1年2か月及び約2年2か月であった。</p> <p>船長は、平成25年4月初旬に管轄区域内の水路調査を行ったが、その際、黒島の西側の水路を自ら操舵ハンドルを握って通航したので、黒島の東側に定置網があることを確認しておらず、また、本船の操舵室に備えられた定置網が設置された場所等を調査した資料についても、事前に確認していなかった。</p> <p>船長は、毎回出港前には必ずブリーフィングを行い、しょう戒する海域や行動目的を乗組員に説明しており、本インシデント時の夜間しょう戒に当たっても、夕刻にブリーフィングを行った後、乗組員に休息を与えていた。</p> <p>本船のGPSプロッターには、定置網の設置場所を四角い枠で表示するように位置情報を入力していたが、本件定置網については、三角形(△)の印を表示するように位置情報が入力されていた。</p> <p>航海士補Bは、レーダー画面で輝点を認め、右に曲げた方が良い旨の報告をしたとき、舵角を15°くらいにすれば、定置網を避けられると思ったが、右転を始めるとレーダー画面にエコートレイルが黒島周辺にも現れたため、認めていた輝点を見失った。</p> <p>本件定置網には、設置位置が分かるように端部に大型の浮きが付けられていたが、照明などはなかった。</p>
<p><b>分析</b></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>なし</p> <p>本船は、三ツ子島付近を航行中、航海士補Bが、黒島東方に輝点を認め、定置網の東端を示す浮きであると思い、右に曲げた方が良い旨の報告を行い、また、船長が、定置網の存在を知らなかったため、GPSプロッターの画面を見たところ、沿岸部への接近の防止を意図して報告されたものと思ったことから、舵角約5°～10°で右転していたが、前方の海面に定置網のものらしき浮きを認め、後進等を指示したものの、定置網に進入し、運航が阻害されたものと考えられる。</p>

	<p>船長は、右に曲げた方が良い旨の報告が、何を意図したものを報告者に確認していれば、報告が定置網に関するものだと認識できた可能性があると考えられる。</p>
<b>原因</b>	<p>本インシデントは、夜間、三ツ子島付近を航行中、航海士補Bが右に曲げた方が良い旨の報告を行い、また、船長が、定置網の存在を知らなかったため、GPSプロッターの画面を見たところ、沿岸部への接近の防止を意図して報告されたものと思ったため、舵角約5°～10°で右転していたが、前方の海面に定置網のものらしき浮きを認め、後進等を指示したものの、定置網に進入したことにより発生したものと考えられる。</p>
<b>参考</b>	<p>本インシデント発生後、本船では管轄区域の水路調査を改めて行い、資料の再整理及びGPSプロッターへの入力を行った。</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"> <li>・ 操船指揮者は、具体的事実を報告させること。</li> <li>・ 定置網等の航行の障害となる物に近接して航行する際は、事前に綿密な水路調査を行うこと。</li> <li>・ GPSプロッターへの位置情報の入力に当たっては、例えば、定置網の設置場所を示す位置情報は同じ記号で表示され、位置情報の内容が正確に認識できるよう、位置情報の表示方法に注意すること。</li> </ul>