

船舶事故調査報告書

船種船名 遊漁船 美久丸

船舶番号 295-13060 鹿児島

総トン数 3.77トン

事故種類 乗揚

発生日時 平成20年7月26日 22時15分ごろ

発生場所 鹿児島県南九州市南岸の干出岩

前瀬鼻灯台から真方位274° 1.3海里付近

(概位 北緯31° 15.0′ 東経130° 23.2′)

平成21年7月30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 山本 哲也

委員 根本 美奈

1 船舶事故調査の経過

1.1 船舶事故の概要

遊漁船^{みく}美久丸は、船長及び釣り客3人が乗船し、鹿児島県枕崎市大崎鼻南方沖合の釣り場で遊漁を行った後、同県南九州市松ヶ浦港に向けて帰港中、平成20年7月26日(土)22時15分ごろ南九州市知覧^{ちらん}町南岸の干出岩に乗り揚げた。

同船は、船底全般に擦過傷及び右舷船底中央部にき裂が生じて自力離礁不能となったが、死傷者はいなかった。

1.2 船舶事故調査の概要

1.2.1 調査組織

運輸安全委員会は、平成20年10月1日、本事故の調査を門司地方海難審判理

事所から引き継ぎ、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。

1.2.2 調査の実施時期

平成20年11月19日、12月9日、25日、同21年3月25日、27日、
4月24日 口述聴取

1.2.3 原因関係者からの意見聴取

原因関係者から意見聴取を行った。

2 事実情報

2.1 事故の経過

本事故が発生するまでの経過は、美久丸（以下「本船」という。）船長の口述によれば、次のとおりであった。

本船は、平成20年7月26日19時00分ごろ、船長1人が乗り組み、釣り客3人を乗せ、全員が救命胴衣を着用して南九州市松ヶ浦港を出港し、鹿児島県枕崎市大崎鼻南方沖合の釣り場に向かい、19時30分ごろ釣り場に到着して遊漁を始めた。

船長は、22時00分ごろ釣り客が船酔いしたので、帰港することにして釣り場を発進した。

船長は、遠い漁場や釣り場に向かう場合のほかにはGPSプロッターを使用する習慣がなかったことからGPSプロッターを休止させたまま、針路を東塩屋港と松ヶ浦港の中間付近に向けた約062°（真方位、以下同じ。）に定め、機関を毎分回転数約600として対地速力約6.0ノット（kn）で、手動操舵により航行した。

船長は、夜間、鹿児島県枕崎方面から松ヶ浦港に帰港する場合、松ヶ浦港の防波堤先端に設置された簡易標識（以下「松ヶ浦港簡易標識」という。）の灯光が、突き出した陸岸に遮られて視認することができないので、同港西方に所在する東塩屋港の防波堤先端に設置された簡易標識（以下「東塩屋港簡易標識」という。）の灯光を左舷正横に見るようになったころに、いったん前瀬鼻灯台に向く東の方向に転針し、松ヶ浦港南方沖合に達してから北上して同港に向かうことにしていた。

船長は、前瀬鼻灯台に向けて転針を予定していた場所に近づいたが、このころ、現在地の水深が知りたくなり、下を向いて、魚群探知機の水深表示を見るうち、転針場所のことを失念し、その後、転針予定場所に達したが、このことに気付かず、そのま

ま航行した。

船長は、水深表示が急に浅くなったので前方を見たところ、前方至近のところに磯に碎ける波を認め、急いで右舵一杯としたが、約10°右に回頭したとき、同じ速力のまま、南九州市知覧町南岸の干出岩に乗り揚げた。

本事故の発生日時は、平成20年7月26日22時15分ごろで、発生場所は、前瀬鼻灯台から274°1.3海里(M)付近の干出岩であった。

(付図1 推定航行経路図 参照)

2.2 人の死亡、行方不明及び負傷に関する情報

死傷者はいなかった。

2.3 船舶の損傷等に関する情報

船長の口述及び修理見積書によれば、乗揚後、本船は自力離礁不能となり、船長及び釣り客は船体を放棄して自力で陸に上がった。翌27日、本船は僚船の援助により離礁し、えい航されて松ヶ浦港に入港した。船底全般に擦過傷及び船底右舷側中央部にき裂が生じ、機関室が浸水して、主機その他機関室内の機器に濡れ損が生じた。

2.4 乗組員に関する情報

(1) 性別、年齢、操縦免許証

船長 男性 56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 昭和58年6月24日

免許証交付日 平成15年10月14日

(平成21年1月19日まで有効)

(2) 船長の主な乗船履歴等

船長の口述によれば、次のとおりである。

操縦免許を取得後、父親所有の本船に乗り組み、漁業兼遊漁船業を行い、昭和62年から船長となり、1ヶ月間のうち、漁業を20日、遊漁船業を4日(昼間3日、夜間1日)行っていた。健康状態は良好であった。

2.5 船舶等に関する情報

2.5.1 船舶の主要目

船舶番号 295-13060 鹿児島

船籍港 鹿児島県南九州市

船舶所有者	個人所有
総トン数	3.77トン
L r × B × D	8.70 m × 2.20 m × 0.90 m
船質	FRP
機関	ディーゼル機関1基
出力	51kW（連続最大）
推進器	固定ピッチプロペラ1個

2.5.2 積載状態

船長の口述によれば、釣り場発進時の喫水は、船首約0.3m、船尾約1.2mであった。

2.5.3 その他の設備及び性能等

船長の口述によれば、本船には、磁気コンパス、GPSプロッター及び魚群探知機が装備され、船長は、魚群探知機は使用していたが、GPSプロッターは休止させていた。GPSプロッターを使用するのは、遠くの漁場や釣り場に向かう場合だけで、本件海域はいつも航行している海域なので使用していなかった。また、船体及び機器類には、不具合又は故障はなかった。

2.6 気象及び海象に関する情報

2.6.1 気象観測値及び潮汐

(1) 気象観測値

事故現場の西北西約9kmのところに位置する、枕崎特別地域気象観測所の事故当日22時00分の気象観測値は次のとおりであった。

降水量 0mm、風向 南東、風速 6.1m/s

(2) 潮汐

海上保安庁刊行の潮汐表によれば、枕崎港における当時の潮候は、低潮時刻が18時29分ごろで、事故発生時は上げ潮の中央期で潮高約2.0mであった。

2.6.2 乗組員の観測

船長の口述によれば、事故当時の気象は、天気は晴れ、風はほとんどなく、視界は良好であった。

2.7 事故水域等に関する情報

南九州市の担当者の口述、同担当者提出の松ヶ浦港及び東塩屋港の灯火設備仕様書並びに海図W221によれば、事故発生水域の状況は次のとおりである。

松ヶ浦港及び東塩屋港は、両港とも南九州市の南部に位置し、同市が港湾管理者として維持管理する南方に開口した港で、両港港口には東及び西防波堤がそれぞれ築造され、各防波堤先端には下記のとおり簡易標識が設置されている。

(1) 松ヶ浦港の簡易標識

- 灯 高 両標識とも約0.5 m
- 灯 質 両標識とも4秒1閃光
- 灯 光 東防波堤は赤色 西防波堤は緑色
- 光達距離 両標識とも5.5 km

(2) 東塩屋港の簡易標識

- 灯 高 東防波堤は約0.29 m 西防波堤は約0.28 m
- 灯 質 両標識とも4秒1閃光
- 灯 光 東防波堤は赤色 西防波堤は緑色
- 光達距離 両標識とも4.5 km

事故当時、4つの簡易標識には、不具合又は故障はなかった。

また、松ヶ浦港と東塩屋港間の突き出した海岸付近には、干出岩が拵延している。

2.8 本事故後の救助に関する情報

船長の口述によれば、船の周囲を調査したところ、膝までの水深で、波も小さかったため、船長が一本のロープを持って先頭を歩き、そのロープに釣り客が順につかまって全員が陸上に避難した。

3 分 析

3.1 事故発生の状況

3.1.1 事故発生に至る経過

2.1から、次のとおりであったものと考えられる。

- (1) 22時00分ごろ鹿児島県枕崎市大崎鼻南方沖合の釣り場を発進し、針路を東塩屋港と松ヶ浦港の中間付近に向く約062°に定め、約6.0knの対地速力で、転針予定場所を通過してそのまま航行し、干出岩に乗り揚げた。
- (2) 事故発生時刻は22時15分ごろ、事故発生場所は前瀬鼻灯台から

274° 1.3M付近であった。

3.1.2 乗揚げの状況

2.1から、乗り揚げる直前に右舵一杯とし、船首が約072°を向いたとき、約6.0knの対地速力で、南九州市知覧町南岸の干出岩に乗り揚げたものと考えられる。

3.2 事故要因の解析

3.2.1 乗組員及び船舶の状況

(1) 乗組員に関する解析

2.4から、船長は、適法で有効な操縦免許証を有していた。

(2) 船舶の状況に関する解析

2.5.3から、船体及び機器類には、不具合又は故障はなかったものと考えられる。

3.2.2 気象及び海象の状況

2.6から、事故当時の気象及び海象の状況は、天気は晴れで、風はほとんどなく、視界は良好、潮汐は上げ潮の中央期で、潮高約2.0mであったものと考えられる。

3.2.3 事故発生に関する解析

2.1、2.5.3及び2.7から、次のとおりであった。

(1) 船長は、東塩屋港沖合で転針予定場所に近づいたとき、下を向いて、魚群探知機の水深表示を見るうちに転針場所のことを失念し、転針予定場所に達したことに気付かなかったものと考えられる。

(2) 船長は、遠い漁場等に向かう場合のほかにはGPSプロッターを使用する習慣がなかったことから、GPSプロッターを休止させたまま活用しなかったため、自船の位置を知ることができずに、転針予定場所に達したことに気付かなかった可能性があると考えられる。

自船の位置を知る手段として、船内の設備機器を有効に活用することが望まれる。

4 原因

本事故は、夜間、本船が鹿児島県枕崎市南方沖合の釣り場から同県松ヶ浦港に帰港中、船長が、同県東塩屋港南方沖合の転針予定場所に達したことに気付かなかったため、同県南九州市知覧町の海岸に向首進行して干出岩に乗り揚げたことにより、発生したものと考えられる。

船長が、転針予定場所に達したことに気付かなかったのは、魚群探知機の水深表示を見るうちに転針場所のことを失念したことによるものと考えられる。また、GPSプロッターを休止させたままで活用していなかったことによる可能性があると考えられる。

付図1 推定航行経路図

