

船舶事故調査報告書

平成25年9月19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10月3日 05時45分ごろ
発生場所	鹿児島県鹿児島市神瀬 ^{かんせ} 東方 神瀬灯台から真方位078° 300m付近 (概位 北緯31° 34.0′ 東経130° 35.6′)
事故調査の経過	平成24年10月24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	漁船 第三宝漁丸 ^{ほうりょう} 、19トン MZ2-30128（漁船登録番号）、株式会社浜上水産 19.35m (Lr) × 4.66m × 2.42m、FRP ディーゼル機関、736kW、平成23年3月3日 第292-49596号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 男性 37歳 一級小型船舶操縦士 免許登録日 平成24年4月17日 免許証交付日 平成24年4月17日 (平成29年4月16日まで有効) 機関員 男性 53歳 海技免許なし（機関部航海当直部員及び乙種甲板部航海当直部員の認証受有）
死傷者等	なし
損傷	船首船底部に擦過傷及び亀裂、船尾船底部に擦過傷及び塗膜剝離、プロペラ翼に曲損
事故の経過	本船は、船長ほか9人が乗り組み、かつお一本釣り漁に必要な生き餌を積み込むため、鹿児島県霧島市弁天島に向けて航行中、機関員が、平成24年10月3日05時00分ごろ、鹿児島市谷山東方沖において、漁労作業員1人と共に船橋当直に就き、当初は神瀬西方を航行する予定針路線に沿って北北西進していたが、船首方に見える小型船舶を避けるため、右転して北北東進した。 機関員は、小型船舶を避けたのち、船位を確認せず、予定針路線へ戻さずに北北東進を続けていたところ、05時45分ごろ神瀬東方の

	<p>浅所に乗り揚げた。</p> <p>船長は、大きな音で目が覚めて操舵室に入り、機関を停止し、乗組員に救命胴衣を着用させてから浸水の有無を調査させ、浸水がないことを確認したのち、海上保安庁へ事故の連絡を行った。</p> <p>本船は、満潮が近づいた同日08時30分ごろ自力離礁し、自走して鹿児島市鹿児島港新港区に入港した。</p>
気象・海象	<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 上げ潮の中央期、潮高 約171cm（鹿児島港）</p> <p>日出時刻：06時12分（鹿児島港）</p>
その他の事項	<p>本船の喫水は、船首約1.0m、船尾約1.5mであった。</p> <p>本船は、月平均2～3回事故現場付近の海域を航行していた。</p> <p>本船には、インドネシア共和国籍の漁労作業員（技能実習生）3人が乗船し、そのうちの1人が本事故発生時に機関員と立直していたが、日本語で意思疎通できた。</p> <p>船長は、漁労長を兼務し、予定針路線の海図への記入やGPSプロッターへの入力を行って航海計画を策定するとともに、船の運航時に危険を感じたり、不安に思ったりした際は、船長に連絡するよう、乗組員に指示していた。</p> <p>機関員は、漁船員として約30年間就業しており、本船には平成24年7月から乗船していた。</p>
分析 乗組員等の関与 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>あり</p> <p>なし</p> <p>なし</p> <p>本船は、神瀬南方を予定針路線に沿って北北西進中、船橋当直の機関員が、船首方に見えた小型船舶を右転して避けたのち、予定針路線へ戻さずに北北東進し、船位を確認しなかったことから、神瀬東方の浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、本船が、神瀬南方を予定針路線に沿って北北西進中、船橋当直の機関員が、船首方に見えた小型船舶を右転して避けたのち、予定針路線へ戻さずに北北東進し、船位を確認しなかったため、神瀬東方の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>
参考	<p>船長は、本事故ののち、乗組員の能力を考慮して船橋当直を再編成した。</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"> ・ 予定針路線を離れて他船を避けた場合、速やかに船位を確認し、早期に予定針路線に戻ることを。 ・ 船橋当直者は、運航に不安を感じた場合は、速やかに船長へ連絡

	すること。
--	-------