

## 船舶事故調査報告書

平成25年10月17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4日 00時00分ごろ
発生場所	鹿児島県南さつま市宇治向島南東方沖 南さつま市所在の宇治島灯台から真方位224° 2.1海里（M） 付近 （概位 北緯31° 10.4′ 東経129° 27.2′）
事故調査の経過	平成25年3月29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。
<b>事実情報</b> 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 第十八豊徳丸、19トン KG2-2680（漁船登録番号）、うえむら漁業生産組合 19.12m（Lr）×4.76m×1.68m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数190、平成2年6月20日
乗組員等に関する情報	船長 男性 59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53年6月2日 免許証交付日 平成23年11月14日 （平成29年7月23日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	右舷船底部に破口、プロペラ翼に曲損及び欠損
事故の経過	本船は、6隻で構成されるまき網船団に所属する運搬船であり、船長及び甲板員2人が乗り組み、船首約1.68m、船尾約2.50mの喫水により、平成24年10月3日14時ごろ鹿児島県枕崎市枕崎港を出港し、日没を迎えた頃、宇治島東方海域に至って漂泊しながら、魚群探索を開始した。 本船は、風力4～5程度の北西風が吹く状況下、船長が操舵室内後部に設けられた畳敷きのスペースで、甲板員の1人が船員室でそれぞれ仮眠していたところ、船橋当直中の甲板員が、漁労長からの漁業無線により、宇治島の南西方に位置する宇治向島南側の入り江で避泊する旨の連絡を受け、移動を開始して南西進し、避泊予定場所の東南東方沖約1.5Mに至った頃、船長を起こし、本船が避泊予定場所の近

	<p>くまで来ている旨を告げた。</p> <p>船長は、それまで船橋当直に就いていた甲板員を投錨準備のために船首甲板に配置し、1.5Mレンジで使用していたレーダーの映像を見たところ、本船が避泊予定場所の南東方にいたいと思ひ、右転して北西進中、レーダーの映像及び船首方に見える島の形に違和感を覚え、思っていたほどは本船が南に位置していなかったものと思ひ、僅かに左転したところ、船橋当直の交替から数分後の4日00時00分ごろ、本船が、コベツと称する干出岩に乗り揚げて通過した。</p> <p>船長は、機関室及び船内外を確認して浸水がないことを確認し、事故の発生を漁労長に連絡した上、本船を避泊場所まで移動させ、船団に合流して錨泊を行い、本船は、日出後、自力航行によって枕崎港に帰港した後、潜水調査を行った結果、船底に損傷を生じていることが確認された。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 北西、風力 4～5</p> <p>海象：波高 約2～2.5m、潮汐 下げ潮の中央期</p>
<p>その他の事項</p>	<p>海上保安庁刊行の九州沿岸水路誌によれば、宇治群島及び宇治向島について、以下のとおり記述されている。</p> <p><b>宇治群島</b> (31° 11' N 129° 27' E) (海図W1222)</p> <p>宇治島、宇治向島、スズメ島及び鮫島の4島が主な島であり、各島間の水深は深い。</p> <p>昼間はほとんど全部の危険な岩を視認できるが、夜間は群島の1M以内に接近してはならない。各島及び各岩の中で相当な高さのあるものはレーダーの目標となる。</p> <p><b>宇治向</b>《ウジムカエ》島 (31° 11' N 129° 27' E) (海図W1222) 群島中の主島で、島頂は北端部の顕著な円すい形の山(高さ319m)であり、島の南東端センバ鼻の南側近くに円すい形の小島(高さ57m)があり、その南東方にコベツ(干出1.8mの岩)、島の南西端の南南東方約0.7Mにウベツ(高さ2.2m、水上岩)がある。島の北西端から北方に多数の突岩があり、その中の主なものは西立神である。</p> <p>本船を除く船団の構成は、灯船2隻、網船1隻及び運搬船2隻(うち1隻は裏こぎ兼用)となっており、灯船が、主として広域を移動しながら、魚群探索を行い、本船を含む他の4隻は、付近海域で適宜に散開し、漂泊しながら、補助的に魚群探索を行うこととされていた。</p> <p>本船は、船橋当直の時間が固定されておらず、錨泊中以外は、船長を含む3人の乗組員が、約3時間ごとに交替しながら、単独で当直に就く体制となっていた。</p> <p>本事故発生時は、数日間休漁した後の出漁初日に迎えた深夜であり、船長は、船とは異なる陸上生活により、乗船時から疲労を感じて</p>

	<p>おり、本事故発生直前の仮眠中は、ぐっすりと眠った状態であったので、当直者に起こされて操船を交替した際、覚醒が十分ではないと感じていた。</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>あり</p> <p>本船は、避泊予定場所の宇治向島南側の入り江東南東方沖1.5M付近に至った際、船橋当直中の甲板員が仮眠していた船長を起こして船橋当直を交替したが、船長が、レーダーの映像を見て本船が避泊予定場所の南東方にいたいと思ひ、避泊予定場所に向けて北西進したことから、コベツト付近に向首することとなり、レーダーの映像及び船首方に見える島の形に違和感を覚え、左転したところ、コベツトに乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、仮眠から目覚めた直後であり、覚醒が十分でなかったことが関与し、避泊予定場所と本船の位置関係を目測したことから、本船が避泊予定場所の南東方にいたと思つた可能性があると考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、夜間、本船が、避泊予定場所の宇治向島南側の入り江東南東方沖1.5M付近に至った際、船橋当直中の甲板員が仮眠していた船長を起こして船橋当直を交替したが、船長が、レーダーの映像を見て本船が避泊予定場所の南東方にいたいと思ひ、避泊予定場所に向けて北西進したため、コベツト付近に向首することとなり、レーダーの映像及び船首方に見える島の形に違和感を覚え、左転したところ、コベツト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><b>参考</b></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>・船橋当直を交替する際は、前直者との間で船位、周辺海域の情報等について、確実な引継ぎを行うこと。</li> <li>・覚醒が十分ではない自覚がある際は、前直者を補助見張りに就けるなどして安全を確保すること。</li> <li>・夜間における接近が推奨されない島の入り江を避泊地として設定する場合、レーダー、GPSプロッターなどの航海計器の機能を十分に活用し、岸線や浅瀬から安全な距離を隔てる避険線及び干出岩、水上岩などを示すマークを入力するとともに、危険な浅瀬等への接近警報を設定することが望ましい。</li> </ul>