

船舶事故調査報告書

平成25年5月9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7月14日（土） 14時20分ごろ
発生場所	鹿児島県薩摩川内市江石港西南西方沖 薩摩川内市所在の甕平良港東防波堤灯台から真方位053° 2.150m付近 （概位 北緯31° 49.0′ 東経129° 51.6′）
事故調査の経過	平成24年8月17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	旅客船 かのこ、19トン 290-61808鹿児島、鹿児島県薩摩川内市 19.20m (Lr) × 4.18m × 1.47m、FRP ディーゼル機関、1,073.8kW、平成23年2月
乗組員等に関する情報	本件船長 男性 44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63年9月22日 免許証交付日 平成20年7月29日 （平成25年9月21日まで有効） 運航管理者 男性 57歳
死傷者等	なし
損傷	左舷プロペラ翼に曲損及び欠損
事故の経過	本船は、本件船長が単独で乗り組み、観光案内役である薩摩川内市の嘱託職員1人（以下「ガイド員」という。）及び旅客23人を乗せ、約1時間をかけて甕島列島の東岸沖を巡る遊覧コースの周遊を行うため、平成24年7月14日13時30分ごろ薩摩川内市中甕港を出港した。 本船は、本事故発生当日が本来の船長の休暇日であったため、一等航海士が船長として乗り組んでいた。 本件船長は、当日の天気予報を見て波が高くなるとの情報を入手し、基準経路途中の海域でうねりがあることが予想されたことから、旅客の船酔いを防止するため、基準経路の途中で折り返すルートに変更することとし、出港前に運航管理者にその旨を連絡するとともに、

	<p>乗船券を購入する旅客に対しても同様の説明を行っていた。</p> <p>本件船長は、周遊コースを短縮したものの、当初の遊覧航行予定時間である1時間は満たす必要があると考え、出港直後から基準経路よりも大幅に陸岸に近寄り、中甕島東岸の入り組んだ海岸線にほぼ沿って低速力で南進したのち、うねりのある海域を避けて中甕島南東端付近で折り返し、上甕島南端付近の江石浦に向けて北北東進した。</p> <p>本件船長は、江石浦に至って江石港を右舷方に見ながら西進したのち、最後の景勝ポイントとなる小島に東方から接近して島の周囲を遊覧航行中、小島の西岸沖において、旅客からもう少し陸岸に近寄ってほしい旨の要請を受けた際、付近の水深にはまだ余裕があると思い、旅客に迫力ある景色を見せようとして更に小島の西岸へと接近したところ、14時20分ごろ船尾付近に軽い衝撃を感じた。</p> <p>本件船長は、旅客が衝撃に気付いた様子がなかった上、船体の振動に特段の変化も感じられず、ガイド員に確認したところ衝撃を感じなかった旨の返答があり、念のために操舵席近くにある機関室の確認口から機関室内の様子を確認したが、浸水等の異常が無かったため、自身の気のせいであったかと思い、少なくとも急を要する事態ではないと判断し、中甕港に向けて帰航した。</p> <p>本件船長は、旅客の下船後、浅瀬に接触したかもしれない旨を運航管理補助者に連絡して自身が潜水し、プロペラ翼に損傷を生じていることを確認した。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風向 南西、風力 5</p> <p>海象：波高 約1m、潮汐 上げ潮の中央期</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船の喫水は、船首約0.8m、船尾約1.5mであった。</p> <p>本船は、甕島列島西岸沖を周遊する基準経路（以下「西海岸コース」という。）を基本とした観光遊覧に供する目的で平成23年4月に就航し、西海岸コースが荒天で運航できないときの代替として平成24年3月に甕島列島東岸沖を周遊する基準経路（以下「東海岸コース」という。）が追加設定されたが、これまで、東海岸コースにおける全運航回数のうち約4割は、海上模様から旅客の船酔いが予想されることなどを理由とし、基準経路の途中で折り返すことが出港前に決定されていた。</p> <p>本船の基準経路は、中甕港を出港後、約12～25ノットの速力とし、西海岸コースでは15の変針点、東海岸コースでは11の変針点を經由して中甕港に帰港することとなっているが、乗組員及び運航管理者は、共に変針点を奇岩や断崖を見せる景勝ポイントと認識しており、変針点付近では、ふだんから基準経路を外れて陸岸に近寄って低速力で遊覧航行が行われていた。</p> <p>運航管理者は、出港前の段階で基準経路に沿った運航ができないことが想定される場合、本船が基準経路の途中で折り返すルートとする</p>

	<p>こと、及び遊覧航行予定時間を満たすために陸岸に近寄って低速力で遊覧航行することを承認していた。</p> <p>運航管理者は、就航前に乗組員と共に本船に乗船して試験運航を繰り返し、潮流の状況や浅瀬の位置などを確認して接近してはいけない場所を口頭で指示していたが、運航基準図に当該場所を明示することはせず、また、就航後、新たに発見された暗礁などの存在についても資料は作成せず、朝礼時、それらの情報を口頭で乗組員に伝達していた。</p> <p>本船は、レーダー及びGPSプロッターを搭載しているが、いずれの航海計器にも、基準経路を示す線や避険線は入力されておらず、乗組員は、GPSプロッターの画面上に残された過去数回分の航跡を目安に航行していた。</p> <p>本船の乗組員は、運航中に暗礁などを新たに発見したときは、GPSプロッターに黄色のマークでその位置を入力し、そのことを相互に連絡して情報の共有を図っていた。</p> <p>本船は、船員2人、旅客30人、その他0人の定員を有する船舶であり、一級小型船舶操縦士免許を有する者2人が、それぞれ船長及び一等航海士として雇い入れられ、船長及び一等航海士が乗り組む場合は、船長が操船して一等航海士が旅客への観光案内を行い、いずれかが休暇の際は、船員としての雇入れ手続が行われていないガイド員を観光案内役として乗船させる体制で運航されていた。</p> <p>本件船長は、本事故発生後、本事故発生場所において、自ら潜水調査を実施し、海底から突き出た形状の孤立した暗岩が存在していることを確認した。</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、東海岸コースにおいて、基準経路よりも小島に接近して遊覧航行中、旅客からもう少し陸岸に近寄ってほしい旨の要請があった際、本件船長が、付近の水深にはまだ余裕があると思込み、ふだんよりも更に小島に接近したことから、小島の西岸沖にある海図に記載されていない孤立した暗岩に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>本件船長は、旅客からの要望があった際、旅客に迫力ある景色を見せようとして更に小島の西岸へと接近したものと考えられる。</p> <p>運航管理者は、遊覧航行予定時間を満たすために基準経路よりも陸岸に近寄って航行することを認めていたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、東海岸コースにおいて、基準経路よりも小島に接近して遊覧航行中、旅客からもう少し陸岸に近寄ってほしい旨の要請があった際、本件船長が、水深に余裕があると思込み、ふだんよ</p>

	<p>りも更に小島に接近したため、小島の西岸沖にある孤立した暗岩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>参考</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"> ・ 運航中は基準経路を守り、運航前に基準航行を履行できないことが予想される場合は、運航を中止すること。 ・ 島などの沿岸には、未発見の浅瀬などが存在することがあり得るので注意すること。 ・ 陸岸に接近して遊覧航行を行うのであれば、陸岸付近の水深を精測するなどして安全を確認した上、実態に即した基準経路を設定し、離岸距離や危険域を記載した運航基準図を作成して明示すること。