

船舶事故等調査報告書

平成25年3月28日  
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

|             |   |
|-------------|---|
| 事故等番号       | 2012那第47号   |
| 事故等種類       | 乗揚  |
| 発生日時        | 平成24年6月10日 17時00分ごろ   |
| 発生場所        | 鹿児島県瀬戸内町西古見港南方沖<br>瀬戸内町所在の菅津高埼灯台から真方位118° 2.1海里付近<br>(概位 北緯28° 14.3′ 東経129° 10.3′)  |
| 事故等調査の経過    | 平成24年11月9日、本事故の調査を担当する主管調査官（那覇事務所）を指名した。<br>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   | 作業船 シープリンセス丸、10トン   |
| 船舶番号、船舶所有者等 | KG2-1727（漁船登録番号）、個人所有   |
| 乗組員等に関する情報  | 船長、一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定   |
| 死傷者等        | なし  |
| 損傷          | クラッチ板焼損、プロペラ曲損、シャフトブラケット曲損  |
| 事故等の経過      | 本船は、船長が1人で乗り組み、作業員2人を乗せ、西古見港南方沖を船首約0.5m、船尾約1.4mの喫水及び約2ノットの対地速力で北進中、船長が、流入した土砂により海が混濁して海面下を視認できない状況で航行していたところ、平成24年6月10日17時00分ごろ同港南方沖のさんご礁に乗り揚げた。<br>本船は、来援した僚船によって引き出され、瀬戸内町古仁屋港にえい航された。  |
| 気象・海象       | 気象：天気 曇り、風 なし、視界 良好<br>海象：うねり波高 約1m、波向 南西、潮汐 低潮時  |
| その他の事項      | 船長は、西古見港に入港した経験はなく、本事故当日に依頼を受けて他の業務終了後に本船を出港させたため、事前に航行予定水域の水路調査を行うことができず、入港前に西古見区長に電話を掛けて入港方法を教えてもらおうとしたが、本地区は電話が不通であり、区長と連絡が取れなかったため、水路調査ができずに入港した。<br>船長は、海面下の状況を視認できなかったため、音響測深機の画面を確認しながらクラッチの嵌脱を繰り返して微速で航行し、水深が急に浅くなったため、クラッチを後進に入れたが、乗り揚げた。<br>同乗の作業員2人は、救命胴衣を着用していたが、船長は、着用していなかった。 |
| 分析          |   |
| 乗組員等の関与     | あり  |
| 船体・機関等の関与   | なし  |

|                               |  |
|-------------------------------|--|
| <p>気象・海象の関与<br/>判明した事項の解析</p> | <p>あり</p> <p>本船は、西古見港南方沖を北進中、船長が、水路調査を行わず、土砂の流入により海が混濁して海面下を視認できない状況で航行したことから、同港南方沖のさんご礁に接近してさんご礁に乗り揚げたものと考えられる。</p>   |
| <p><b>原因</b></p>              | <p>本事故は、本船が、西古見港南方沖を北進中、船長が、水路調査を行わず、土砂の流入により海が混濁して海面下を視認できない状況で航行したため、同港南方沖のさんご礁に接近してさんご礁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>・ 事前に航行予定水域の水路調査を十分に行うこと。</li> </ul>  |