

船舶事故調査報告書

平成27年11月12日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委員 庄司邦昭（部会長）
委員 小須田 敏
委員 根本美奈

事故種類	乗揚
発生日時	平成26年11月16日 05時30分ごろ
発生場所	鹿児島県 <small>くちのえらぶ</small> 口永良部島野埼北岸の浅所 野埼灯台から真方位004° 500m付近 (概位 北緯30° 29.43′ 東経130° 08.89′)
事故調査の経過	平成27年5月20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 第二十七 <small>にっしょう</small> 日昇丸、19トン KG2-3606（漁船登録番号）、有限会社日昇丸 17.99m (Lr) × 4.68m × 1.34m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数190、昭和60年10月28日
乗組員等に関する情報	船長 男性 61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50年4月4日 免許証交付日 平成26年1月10日 (平成31年7月12日まで有効)
死傷者等	なし
損傷	両舷ビルジキールに破損、右舷中央部船底外板に破口、キールに凹損及び擦過傷、シューピースに曲損、プロペラ翼に曲損
事故の経過	本船は、船長ほか6人が乗り組み、鹿児島県 <small>やく</small> 屋久島北東方沖でのまき網漁の操業を終え、GPSプロッターに表示された等深線の情報を頼りに、‘口永良部島野埼北岸の石浜付近で陸岸から約0.25海里（M）、水深約10m以下の場所’（以下「本件錨地」という。）に錨泊する目的で、船長が単独で航海当直に当たり、口永良部島北方沖を自動操舵により約9～10ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で西南西進していた。 船長は、レーダー及びGPSプロッターのレンジを適宜切り換えて使用し、本件錨地まで約3Mの距離で、手動操舵に切り換え、速力を約2～3knまで減じ、西南西進を続けて、魚群探知機の画面を確認したところ、水深の急激な減少を確認した直後、平成26年11月16日05時30分ごろ船底からの振動を感じるとともに本船の行きあし

	<p>が止まったことを認めた。</p> <p>船長は、本船が乗り揚げたものと考えて、機関をアイドル状態とした後、本船の外部照明を全て点灯し、乗組員全員に船体、機関及び周辺の点検を行わせ、浸水、漏油などがないことを確認できたので、06時00分ごろ自力で離礁し航行した。</p> <p>本船は、離礁後に舵の作動不良が判明し、僚船に造船所までえい航されて修理された。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、写真1 本船の外観 参照)</p>
気象・海象	<p>気象：天気 曇り、風向 南西、風力 2、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の中央期、潮高 約1.1m</p>
その他の事項	<p>本船は、ふだんの喫水が船首約1.0m、船尾約2.5mであった。</p> <p>海図W216（南西諸島諸分図第1）によれば、野埼北岸の石浜沿いには、海岸線から約150mのところ10m等深線が記載されている。</p>
分析 乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析	<p>あり</p> <p>なし</p> <p>あり</p> <p>本船は、口永良部島野埼の北岸において西南西進中、船長が、GPSプロッターに表示された等深線の情報のみで、海底状況の詳細を知らずに本件錨地を選定したことから、浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、本船が、口永良部島野埼の北岸において西南西進中、船長が、GPSプロッターに表示された等深線の情報のみで、海底状況の詳細を知らずに本件錨地を選定したため、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>船舶所有者は、本事故後、情報の明確な場所を錨地に選ぶよう、各船に指示した。</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"> ・沿岸に接近する際には、船首に見張り員を配置し、直ちに停止できる速力とするなどして慎重に操船すること。

付図1 事故発生経過概略図

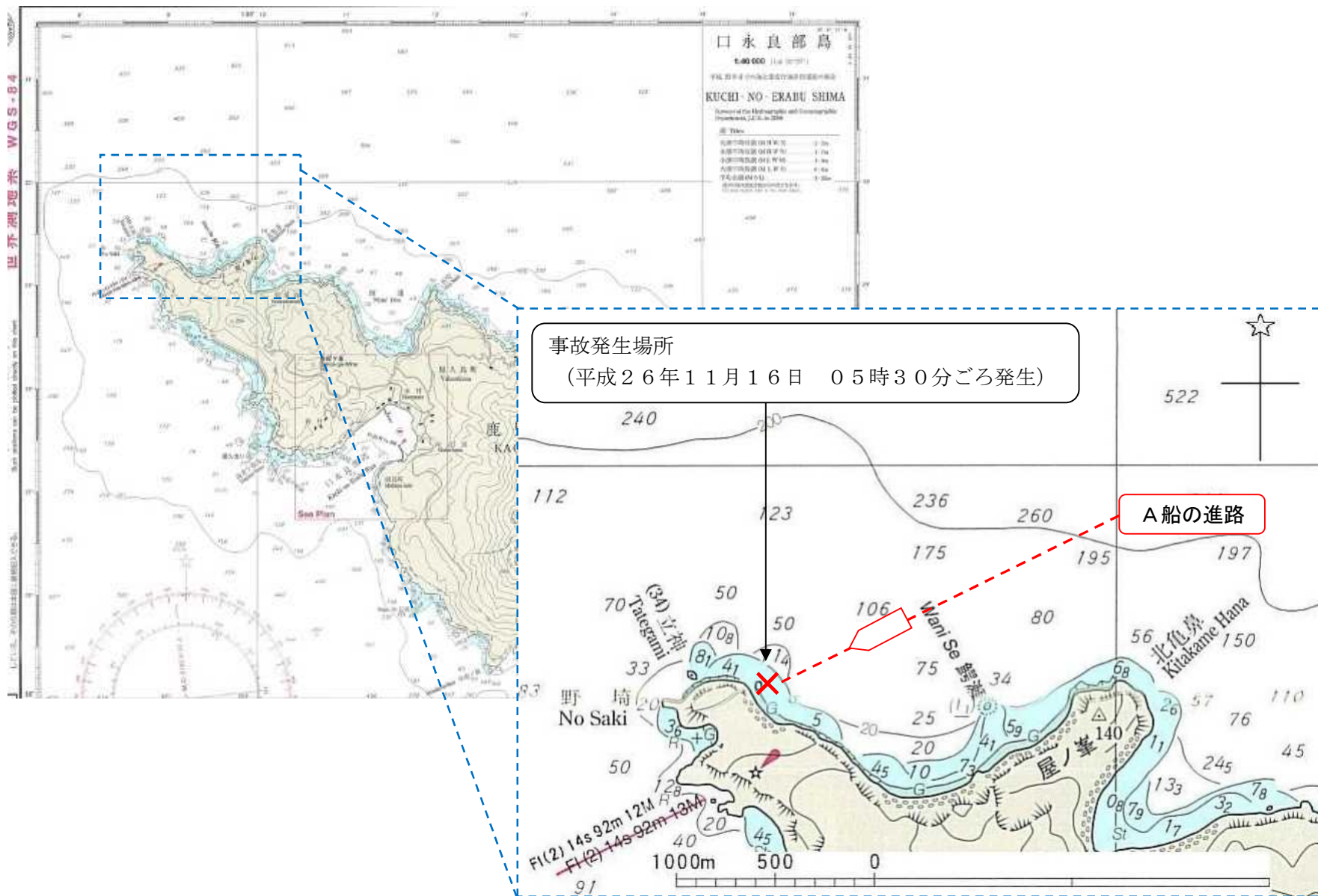


写真1 本船の外観

