

## 船舶事故調査報告書

平成28年1月14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27年3月4日 05時00分ごろ
発生場所	鹿児島県鹿児島市鹿児島港本港区南東方沖 神瀬灯台から真方位048° 340m付近 (概位 北緯31° 34.1' 東経130° 35.6')
事故の概要	漁船第二十八幸丸は、南東進中、乗り揚げた。 第二十八幸丸は、プロペラ軸等に曲損等が生じた。
事故調査の経過	平成27年5月28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 第二十八幸丸、19トン KO2-6971（漁船登録番号）、個人所有 20.50m (Lr) × 4.88m × 2.22m、FRP ディーゼル機関、736kW、平成21年11月3日 第281-41838号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 男性 49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12月20日 免許証交付日 平成25年1月7日 (平成30年12月19日まで有効)
死傷者等	なし
損傷	プロペラ翼、プロペラ軸に曲損、シューピースに擦過傷
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 北北西、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の中央期、潮高 約191cm
事故の経過	本船は、船長ほか12人が乗り組み、船長及び甲板員2人（以下「甲板員A」及び「甲板員B」という。）が船橋当直につき、鹿児島港本港区を出港し、鹿児島県垂水市海潟漁港に向け、約6～7ノットの対地速力で自動操舵により南東進していた。 船長は、操舵室の右舷側の椅子に腰を掛け、レーダーと右舷前方の見張りを担当し、甲板員Aが操舵室の中央付近の床に座ってGPSプロッターの画面を、甲板員Bが左舷側の小型冷蔵庫の上に腰を掛けて

	<p>左舷前方の見張りをそれぞれ担当していた。</p> <p>船長は、本船が鹿児島港本港区と神瀬灯台との中間付近を航行していた頃から、甲板員A及び甲板員Bと会話をしていたところ、平成27年3月4日05時00分ごろ、船底の方から衝撃を感じたので主機関を中立にして周囲を確認し、神瀬灯台の北東方の浅瀬に乗り揚げたことを知った。</p> <p>船長は、損傷状況等を調べたところ、浸水を認めなかったため、自力で離礁して鹿児島港新港区に着岸し、潜水士に船底調査を依頼してプロペラ翼及びプロペラ軸に曲損等があることを知った。</p> <p>本船は、自力で航行して宮崎県南郷町<sup>なんごう</sup>所在の造船所まで行き、修理された。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船の喫水は、船首約0.5m、船尾約2.8mであった。</p> <p>船長は、鹿児島港本港区から海潟漁港へ航行する際、神瀬灯台と鹿児島市桜島との間の中央付近で変針するようにしていた。</p> <p>船長は、通常、GPSプロッターに残っている航跡をたどるように自動操舵の針路設定を行っていたが、本事故当時、鹿児島港本港区から海潟漁港間の航跡が残っていなかったため、神瀬灯台の灯火を見てその北側に目測で変針点までの針路を設定した。</p> <p>本船のGPSプロッターは、記憶容量の関係で古い航跡は自動で消去されていた。</p> <p>船長は、神瀬灯台周辺の浅瀬については把握していた。</p> <p>船長は、通常、GPSプロッターに浅瀬の表示が出ないので、表示される等深線の最小値5mの線に注意し、水深5m未満の水域は航行しないようにしていた。</p> <p>本事故時、神瀬灯台付近の潮流は、北北西方へ流れていた。</p>
<p><b>分析</b></p> <p>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>	<p>あり なし なし</p> <p>本船は、鹿児島港本港区南東方沖を南東進中、船長が甲板員A及び甲板員Bと会話をしていて見張りを適切に行っていなかったことから、神瀬灯台北東方の浅瀬に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、慣れた航路であったことから、目測で設定した進路でも大丈夫だと思い、会話をしていて可能性があると考えられる。</p> <p>船長は、自動操舵の針路を設定した際、目測で設定したことから、通常の針路より少し南寄りに設定したのと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、夜間、本船が、鹿児島港本港区南東方沖を南東進中、船長が甲板員A及び甲板員Bと会話をしていて見張りを適切に行っていなかったため、神瀬灯台北東方の浅瀬に乗り揚げたことにより発生し</p>

	たものと考えられる。
<b>参考</b>	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。 <ul style="list-style-type: none"><li>・ 自動操舵装置を使用する場合は、海図又はGPSプロッター等を利用して針路設定を行うことが望ましい。</li><li>・ 当直者は、周囲の見張りを適切に行うこと。</li></ul>

付図1 事故発生経過概略図

