

船舶事故調査報告書

平成28年5月26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11月12日 14時00分ごろ
発生場所	鹿児島県薩摩川内市ヤンジケ鼻南西方沖 中甕 ^{せんだい} 導流堤西灯台から真方位306° 1,300m付近 (概位 北緯31° 50.2' 東経129° 50.0')
事故の概要	瀬渡船ハーバーワン2は、南東進中、乗り揚げた。 ハーバーワン2は、船底に擦過傷、プロペラ翼に曲損等を生じた。
事故調査の経過	平成27年11月16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	瀬渡船 ハーバーワン2、19トン
船舶番号、船舶所有者等	243-26516鹿児島、個人所有
L×B×D、船質	16.78m (Lr) × 4.39m × 1.70m、FRP
機関、出力、進水等	ディーゼル機関2基、601.6kW（合計）、平成6年12月
乗組員等に関する情報	船長 男性 68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61年6月26日 免許証交付日 平成23年6月23日 (平成28年7月18日まで有効)
死傷者等	なし
損傷	船底に擦過傷、プロペラ翼に曲損及び欠損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北西、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 低潮時 潮高 06時00分 約200cm、14時00分 約90cm
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、平成27年11月12日04時30分ごろ鹿児島県いちき串木野市串木野港を3隻の僚船と共に出港し、薩摩川内市の甕 ^{せんだい} 島列島で開催された釣り大会の瀬渡しに従事していた。 船長は、06時00分ごろから約1時間をかけて上甕島南西岸周辺 の瀬に釣り客26人を瀬渡しした後、薩摩川内市平瀬崎西方沖で錨泊して休息をとり、釣り大会の終了時刻を待って揚錨し、13時10分

	<p>ごろから釣り客の収容を開始した。</p> <p>船長は、釣り客収容時以外は海岸線から目測で約100m以上の距離を隔てて手動操舵により航行し、順次釣り客を収容して24人の収容を終え、残り2人の収容場所に向けて約8～9ノットの対地速力で南東進中、‘ヤンジケ鼻南西方沖にある瀬’（以下「本件瀬」という。）を左舷方に見ながら通過しようとした14時00分ごろ船底に衝撃を感じた。</p> <p>船長は、すぐに機関を中立とした後、前後進にかけて本船が動くことを確認し、自力航行が可能と判断して釣り客2人を収容した上、僚船の船長に依頼して釣り客全員を2隻の僚船に分乗させた。</p> <p>船長は、その後、機関室を確認し、浸水が認められなかったため、自力航行により帰航していたが、再度、機関室を見たところ、若干の浸水を認めたので、串木野港内の造船所に向かい、本船を上架した。</p> <p>（付図1 事故発生場所概略図 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船の喫水は、船首約0.4m、船尾約1.6mであった。</p> <p>本船の操舵室には、レーダー及びGPSプロッターが装備されていたが、船長は、釣り客収容時、フライングブリッジで操船しており、フライングブリッジには、それらの航海計器がなかった。</p> <p>船長は、甌島列島における瀬渡しの経験があったが、瀬渡しのポイントが異なり、本事故発生場所付近への瀬渡しは、本事故当日が初めてであった。</p> <p>船長は、往路と同じ経路で復路を航行すれば、危険はないと思い、潮汐を把握していたものの、低潮時に危険となる場所は把握していなかった。</p> <p>本船には、甌島列島周辺の大縮尺の海図は備えられていなかった。</p> <p>海図W209（中甌島付近）によれば、本事故発生場所付近には、暗岩が存在する。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象等の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>あり</p> <p>なし</p> <p>なし</p> <p>本船は、ヤンジケ鼻南西方沖を南東進中、船長が、本件瀬の南南西方沖にある暗岩の存在を知らなかったことから、同暗岩に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、本事故当日まで、本事故発生場所付近における瀬渡しの経験がなかったこと、及び甌島列島周辺の大縮尺の海図を備えていなかったことから、本件瀬の南南西方沖にある暗岩の存在を知らなかったものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、ヤンジケ鼻南西方沖を南東進中、船長が、本件瀬の南南西方沖にある暗岩の存在を知らなかったため、同暗岩に乗り</p>

	揚げたことにより発生したものと考えられる。
参考	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">・ 海図等を用いて事前に航行予定海域の水路調査を行うこと。・ 不案内な海域を航行する際には、安全であり、かつ、実行に適する限り、陸岸から離れて航行すること。

付図1 事故発生場所概略図

