

## 船舶事故調査報告書

平成28年6月16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

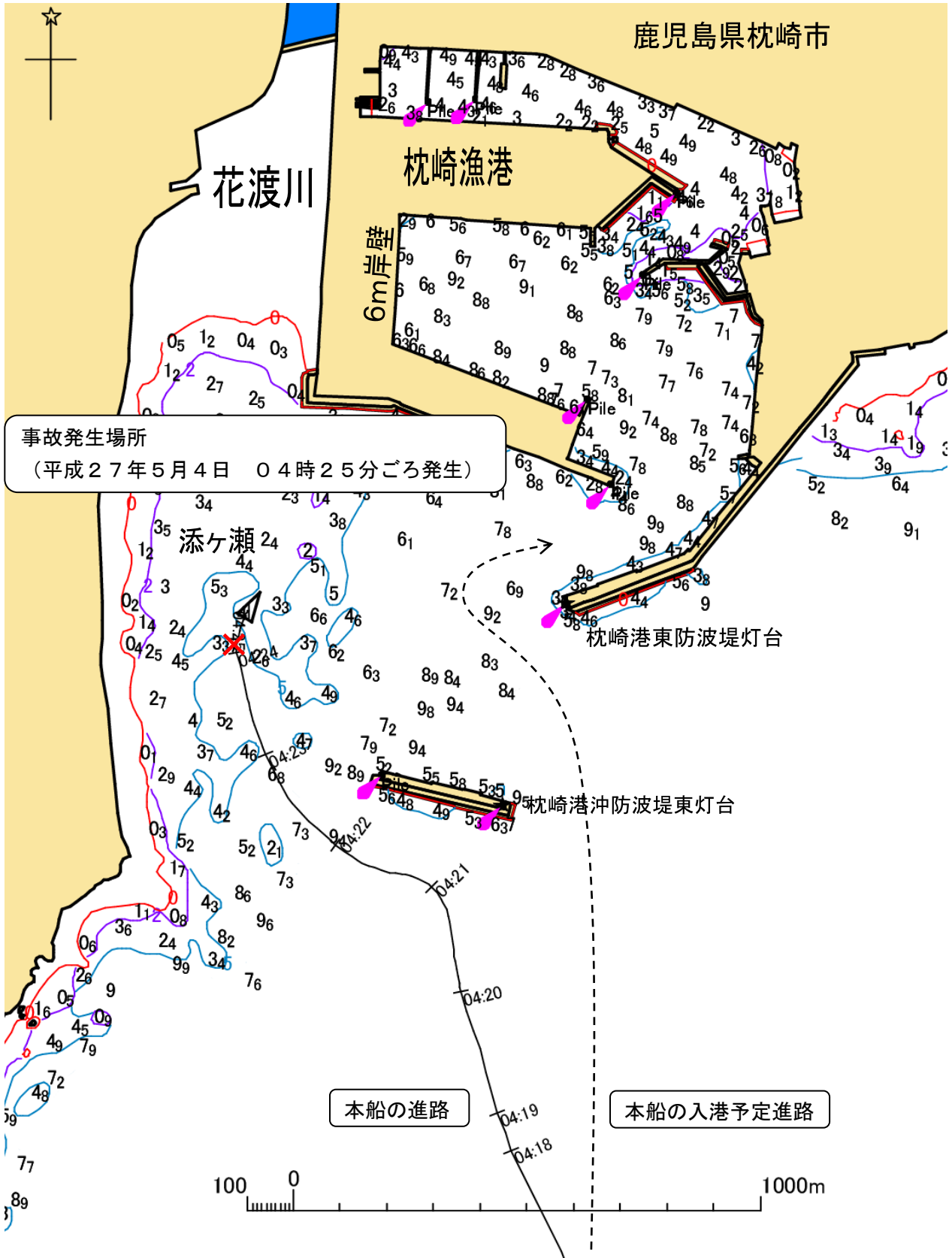
委員 根 本 美 奈

事故種類	乗揚
発生日時	平成27年5月4日 04時25分ごろ
発生場所	鹿児島県枕崎市花渡川河口付近の浅所（添ヶ瀬） 枕崎港東防波堤灯台から真方位265°700m付近 （概位 北緯31°15.5′ 東経130°17.1′）
事故の概要	漁船第六十三富丸は、北北西進中、添ヶ瀬に乗り揚げた。 第六十三富丸は、船底部外板の擦過傷等を生じた。
事故調査の経過	平成27年6月10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 第六十三富丸、349トン 128542、金井漁業株式会社 57.80m (Lr) × 12.00m × 7.24m、鋼 ディーゼル機関、1,985kW、平成2年2月12日
乗組員等に関する情報	船長 男性 26歳 三級海技士（航海）（履歴限定） 免許年月日 平成23年10月21日 免状交付年月日 平成23年10月21日 免状有効期間満了日 平成28年10月20日 航海士A 男性 68歳 四級海技士（航海）（履歴限定） 免許年月日 平成15年9月18日 免状交付年月日 平成25年9月20日 免状有効期間満了日 平成30年9月30日
死傷者等	なし
損傷	舵軸受基部に亀裂、船底部外板に擦過傷、プロペラ翼に割損、魚群探知機に破損、潮流計振動子に破損、網深度計発信機に破損
事故の経過	本船は、船長、航海士A及び漁労長ほか19人が乗り組み、枕崎市枕崎漁港に向けて北北西進していた。 本船は、船長が操船指揮に、航海士Aが手動操舵にそれぞれついて航行中、平成27年5月4日04時20分ごろ、航海士Aが、前方に見た灯火を入航目標としていた枕崎港東防波堤灯台の灯光と思い左転

	<p>した。</p> <p>本船は、防波堤の西端に差し掛かった頃、船首部の甲板上で入港準備作業中の漁労長から、機関を止めるように指示があったので、航海士Aが機関を中立にしたところ、04時25分ごろ、船底からの衝撃が2回あった後、行きあしが止まった。</p> <p>船長は、本船が乗り揚げたと思い、本船の搭載艇4隻及び枕崎漁港内に着岸中の僚船の搭載艇3隻により、浅所からの引き出し作業を開始した。</p> <p>本船は、05時38分ごろ、浅所から引き出されて自力で枕崎漁港に入港した。</p> <p>(付図1 航行経路図、付表1 本船のAIS記録(抜粋) 参照)</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 雨、風向 西南西、風力 3、視程 約1海里(M)</p> <p>海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の中央期、潮高 約1.7m</p> <p>日出時刻：05時32分</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船の軽荷状態の喫水は、船首約3.21m、船尾約3.69mであったが、本事故当時の喫水は不詳であった。</p> <p>本事故当時、船長は、初めての船長職をとっており、また、航海士Aは、本船に初めての乗船であり、共に枕崎漁港における入航操船の経験がなかったが、事前に水路調査及び入航進路の打合せを行っていなかった。</p> <p>船長は、本事故当時、レーダー2台、GPSプロッター及びソナーを使用していたが、レーダー映像及び目視により1M付近に防波堤を確認した後、目視のみで見張りを行い、船位を確認しておらず、また、航海士Aが左舵を取ったことに気付かなかった。</p> <p>航海士Aは、操舵室外部の左舷側にある副操縦盤で手動操舵を行っており、操舵室内の航海計器を見ることができなかったので、船位の確認をしていなかったが、異常があれば、航海計器を使用していた船長から指示があると思っていた。</p> <p>航海士Aは、枕崎漁港の灯台の灯質を確認しておらず、前方に見た灯火が、枕崎港沖防波堤東灯台、枕崎港東防波堤灯台のどちらの灯光であったか分からなかったと本事故後に思った。</p> <p>船長及び航海士Aは、レーダー映像及び目視により1M付近に確認した防波堤、及び漁労長から機関を止めるように指示があった際の右舷側の防波堤がいずれも枕崎港沖防波堤であることを本事故後に知った。</p> <p>枕崎港沖防波堤東灯台の灯質は、群閃緑光、毎6秒に2閃光、灯高は15m、光達距離は5Mであった。</p> <p>枕崎港東防波堤灯台の灯質は、群閃赤光、毎6秒に2閃光、灯高は18m、光達距離は5Mであった。</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、枕崎漁港に入航中、船長及び航海士 A が、同漁港の灯台の灯質、浅所の所在等を把握していなかったことから、枕崎港沖防波堤東灯台の灯光を入航時の目標としていた枕崎港東防波堤灯台の灯光と思い、左転した上に添ヶ瀬に向かう態勢となったことにも気付かずに航行し、添ヶ瀬に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長及び航海士 A は、初めて枕崎漁港に入航するに当たり、海図等で水路調査を行っていなかったことから、同漁港の灯台の灯質、浅所の所在等を把握していなかったものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、夜間、本船が、枕崎漁港に入航中、船長及び航海士 A が、同漁港の灯台の灯質、浅所の所在等を把握していなかったため、枕崎港沖防波堤東灯台の灯光を入航時の目標としていた枕崎港東防波堤灯台の灯光と思い、左転した上に添ヶ瀬に向かう態勢となったことにも気付かずに航行し、添ヶ瀬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>・ 事前に航行予定海域の水路調査及び入航進路の打合せを行い、詳細な航海計画を立てること。</li> <li>・ レーダーやGPSプロッター等を活用し、船位を確認すること。</li> </ul>

付図1 航行経路図



付表 1 本船のAIS記録(抜粋)

時刻	北緯 (° -' -")	東経 (° -' -")	船首方位 (°)	対地針路 (°)	対地速力 (kn)
04:17:06	31-14-40.8	130-17-35.6	333	325.8	8.7
04:18:48	31-14-54.1	130-17-26.9	345	334.9	8.8
04:19:08	31-14-56.7	130-17-25.7	349	339.1	8.7
04:20:08	31-15-05.1	130-17-22.8	355	342.6	8.7
04:21:02	31-15-12.4	130-17-20.4	323	328.2	8.1
04:22:05	31-15-15.3	130-17-12.7	316	305.2	7.0
04:23:08	31-15-21.6	130-17-07.0	343	334.5	7.8
04:24:02	31-15-28.7	130-17-04.6	000	345.3	8.2
04:25:08	31-15-31.6	130-17-05.6	031	115.8	0.1
04:25:18	31-15-31.6	130-17-05.6	031	141.9	0.1
04:26:08	31-15-31.6	130-17-05.7	035	259.2	0.1

※船位は、船橋上方に設置されたGPSアンテナの位置である。また、船首方位及び対地針路は真方位である。