

船舶事故調査報告書

平成28年9月1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28年4月9日 21時20分ごろ
発生場所	鹿児島県南さつま市坊ノ岬 ^{ぼう} 坊ノ岬灯台から真方位246° 260m付近 （概位 北緯31° 15.0′ 東経130° 12.8′）
事故の概要	漁船 ^{めくみ} 恵丸は、東南東進中、入り江に迷い込み、入り江から脱出しようとして後進したところ、浅瀬に乗り揚げた。 恵丸は、船底外板の破口等を生じた。
事故調査の経過	平成28年4月11日、本事故の調査を担当する主管調査官（門司事務所）を指名した。 なお、後日、1人の地方事故調査官を新たに指名した。 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 恵丸、4.82トン KG3-45125（漁船登録番号）、個人所有 11.00m (Lr) × 2.33m × 0.86m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数70、昭和50年6月1日
乗組員等に関する情報	船長 男性 69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51年4月23日 免許証交付日 平成25年10月8日 （平成31年8月23日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	船底外板に破口を伴う擦過傷、プロペラ翼に曲損、シューピースに曲損、舵軸に折損
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 南東、風力 5、視界 良好 海象：波高 約2.5m、潮汐 高潮時、潮高 約260cm 月没時刻：20時48分
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、平成28年4月9日17時00分ごろ坊ノ岬西北西方沖約25海里（M）の漁場における操業を終え、GPSプロッターに表示された出航時の航跡に重なるように針路を定めて自動操舵とし、鹿児島県枕崎市 ^{まくらぎ} 枕崎漁港に向け、東南東進しながら帰航していた。

	<p>船長は、操舵室内の左右に渡した板に腰を掛け、5MレンジとしたGPSプロッターの画面を見ていたところ、本船の航跡が出航時の航跡から北方に離れていることに気付き、針路の修正を考えていた頃、6Mレンジとしたレーダー画面の映像により、船首方を南進する船舶を認めた。</p> <p>船長は、南進する船舶の通過に合わせて僅かに右転した後、GPSプロッターの画面を見ながら続航中、本船の航跡が坊ノ岬付近で出航時の航跡と重なる頃、何気なく左舷前方に視線を向けたところ、黒い影を認めたので機関を中立とした。</p> <p>船長は、操舵室を出て船首に移動し、周囲の状況を確認したところ、左舷方に山が、右舷方に大きな岩がある入り江になっていることを認め、坊ノ岬付近で迷い込んだことに気付いた。</p> <p>船長は、進入した進路を逆に戻れば危険はないと思い、操舵室に戻り、舵中央の状態を機関を後進にかけた直後、21時20分ごろ本船が浅瀬に乗り揚げた。</p> <p>船長は、驚いて周囲を見たところ、左舷方に山肌が見えたので、漂泊中に左方に圧流されて乗り揚げたものと思い、機関を前進にかけて自力で離礁し、船首から錨を投入したが、風浪に圧流され、再度、本船が乗り揚げたことを認めて揚錨した。</p> <p>本船は、その後、波浪によって動揺を繰り返していたところ、自然に離礁したので、船長が、再び船首から錨を投入し、船が安定したことを確認した上、携帯電話により、僚船に救助を求めた。</p> <p>本船は、10日05時30分ごろ地元漁船によって沖に引き出された後、僚船にえい航されて枕崎港に帰港した。</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1.5mであった。</p> <p>船長は、ふだん、枕崎漁港と坊ノ岬西北西方沖の漁場を往復する際は、坊ノ岬南方沖の岩場から数十mの距離を隔てて航行しており、本事故当時も同じ程度の離岸距離で航行する予定であった。</p> <p>船長は、ふだんから、夜間は、目視よりもGPSプロッター等の航海計器に頼って操船をしており、危険な状況に陥った経験はなかった。</p> <p>本船に搭載されたGPSプロッターは、5Mレンジとした画面表示では、本船と岸線との詳細な位置関係を把握することが困難であった。</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>あり</p> <p>本船は、坊ノ岬西方沖を東南東進中、船長が、5MレンジとしたG</p>

	<p>PSプロッターのみを頼りに航行したことから、ふだんよりも離岸距離が近いことに気付かず、同岬にある入り江に迷い込み、入り江から脱出しようとして後進した際、浅瀬に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、ふだんから、夜間は、GPSプロッターを頼りに航行し、危険な状況に陥った経験がなかったことから、GPSプロッターを見ていれば、危険はないと思っていたものと考えられる。</p> <p>本船は、入り江内で漂泊中、風浪によって左方に圧流されたものと考えられる。</p> <p>船長は、本船が風浪により左方に圧流されていることに気付かなかったことから、入り江に進入した進路を逆に戻れば危険はないと思い、舵中央の状態の後進したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、本船が、坊ノ岬西方沖を東南東進中、船長が、5MレンジとしたGPSプロッターのみを頼りに航行したため、ふだんよりも離岸距離が近いことに気付かず、同岬にある入り江に迷い込み、入り江から脱出しようとして後進した際、浅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>
参考	<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"> ・ 常時、見張りを適切に行うこと。 ・ GPSプロッター等の航海計器を使用する際は、状況によって測位に誤差を生じることを考慮し、適切なレンジで使用する。 ・ 沿岸付近を航行する際は、十分な離岸距離をとること。

付図1 事故発生経過概略図

