

## 船舶事故調査報告書

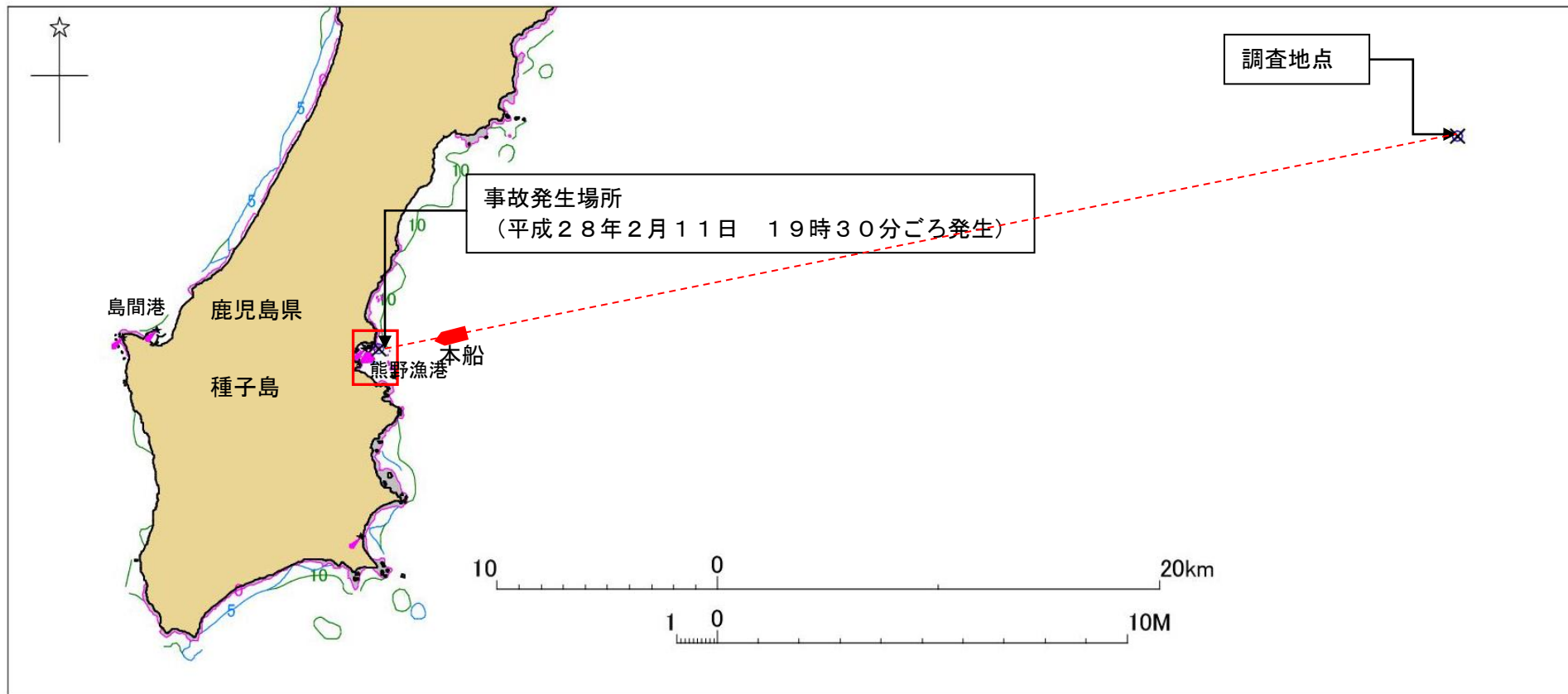
平成29年5月11日  
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決  
 委員 庄司邦昭（部会長）  
 委員 小須田 敏  
 委員 根本美奈

事故種類	乗揚
発生日時	平成28年2月11日 19時30分ごろ
発生場所	鹿児島県種子町熊野漁港口付近 熊野港防波堤灯台から真方位090°610m付近 （概位 北緯30°27.7′ 東経130°58.2′）
事故の概要	警戒船第三南海丸は、西南西進中、浅礁に乗り揚げた。 第三南海丸は、本事故後、付近の消波ブロックに打ち寄せられて大破した。
事故調査の経過	平成28年2月23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。
<b>事実情報</b> 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	警戒船 第三南海丸、33トン 125995、南九海事株式会社 23.50m×4.78m×1.86m、FRP ディーゼル機関、609kW、昭和60年2月22日
乗組員等に関する情報	船長 男性 69歳 三級海技士（航海） 免許年月日 昭和57年11月22日 免状交付年月日 平成25年10月22日 免状有効期間満了日 平成30年11月4日
死傷者等	なし
損傷	船体の大破（全損）
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 東南東、風力 4、視界 良好 海象：波高 約0.8m、潮汐 上げ潮の末期、潮高 約185cm 鹿児島県種子島地方には、2月11日16時00分に波浪注意報が発表され、本事故時も継続中であった。
事故の経過	本船は、船長及び機関長ほか1人が乗り組み、種子島東方沖約22海里（M）付近において宇宙ロケットの発射に伴う海上警戒に関する事前調査を終え、平成28年2月11日17時20分ごろ熊野漁港に向けて帰航を開始した。 船長は、単独で船橋当直につき、針路を真方位260°に定めて自動操舵とし、約12～13ノット（kn）の速力（対地速力、以下同

	<p>じ。)で西南西進した。</p> <p>船長は、3Mレンジとしたレーダーで、本船と熊野漁港口にある釜蓋瀬<sup>かまがせ</sup>までの距離が約2Mとなったのを確認し、手動操舵に切り替えて針路を同瀬の北側に向けた。</p> <p>船長は、見張り要員として乗組員2人を船首に配置し、釜蓋瀬まで約1Mのところから減速を始め、同瀬の北側を通過する際、主機の回転数を最低回転数近くまで落とし、本船の速力を約6knとした。</p> <p>船長は、左舷前方に見えていた熊野港指向灯の灯光を見た際、緑光から白光になったので、可航水路に入ったことを知った。</p> <p>船長は、左舵を取って船首を白光に向けようと思ったが、可航域にまだ余裕があると考え、左舵を取る前に船位の確認をしようとしてレーダーのレンジを0.75Mとして画面を見たところ、映りが悪くなったので、画面の調整をしながら熊野港指向灯を見ると、灯光が赤光に変わっていることを認めた。</p> <p>船長は、可航水路から外れたことを知り、ほぼ同時に船首にいた機関長からも陸に寄り過ぎていると知らされたので、可航水路（白光が見える水路）に戻ろうと思い、左舵を取ったところ、19時30分ごろ、船尾部船底付近に衝撃を受け、すぐに後進をかけたが、本船が停止した。</p> <p>本船は、その後自然に離礁したものの、操船不能となって漂流し、東南東の風と波により、西北西方に圧流されて海岸の消波ブロックに打ち寄せられた。</p> <p>乗組員全員は、本船から消波ブロックに移り、上陸した。</p> <p>本船は、12日漂流しないようロープで海岸に固定され、燃料油の抜き取り作業が終わった後、消波ブロックに当たり、大破した。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、付図2 拡大図 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2.0mであった。</p> <p>海図W216（熊野漁港付近）によれば、熊野漁港口北側は干出浜（岩）が約150m東方に延びており、その先に浅礁や暗岩等が存在している。</p> <p>灯台表第1巻（平成28年3月発行）によれば、熊野港指向灯について、白光は239°を中心として幅約3°で可航水路を示し、緑光（幅約21°）及び赤光（幅約21°）はそれぞれ水路の左舷側及び右舷側を示すと記載されている。</p> <p>船長は、本船で約10年の船長経験があり、年に1～2回の割合で熊野漁港に入港していた。</p> <p>船長は、夜間、熊野漁港に入港した経験が2回あり、これまで入港する際、熊野港指向灯の白光を見ながら入航しており、本事故時も釜蓋瀬の北側付近で白光を見て左転し、可航水路を入航するつもりであった。</p>

	乗組員全員は、本船が操船不能になったと知り、救命胴衣を着用した。
<b>分析</b> 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	あり なし なし 本船は、熊野漁港口にある釜蓋瀬の北側を西南西進中、船長が、熊野港指向灯の白光を視認したものの、左転する時機が遅れたことから、可航水路の外に出て熊野漁港口の北側に存在する浅礁に乗り揚げたものと考えられる。 船長は、左舵を取る前に船位の確認をしようとしてレーダー画面の調整を行っていたことから、左転する時機が遅れたものと考えられる。
<b>原因</b>	本事故は、夜間、本船が、熊野漁港口にある釜蓋瀬の北側を西南西進中、船長が、熊野港指向灯の白光を視認したものの、左転する時機が遅れたため、可航水路の外に出て熊野漁港口の北側に存在する浅礁に乗り揚げ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。 ・ 指向灯により可航水路が示される場合は、可航水路の外に出ないように、指向灯を確認しながら航行すること

付図1 事故発生経過概略図



付図2 拡大図

